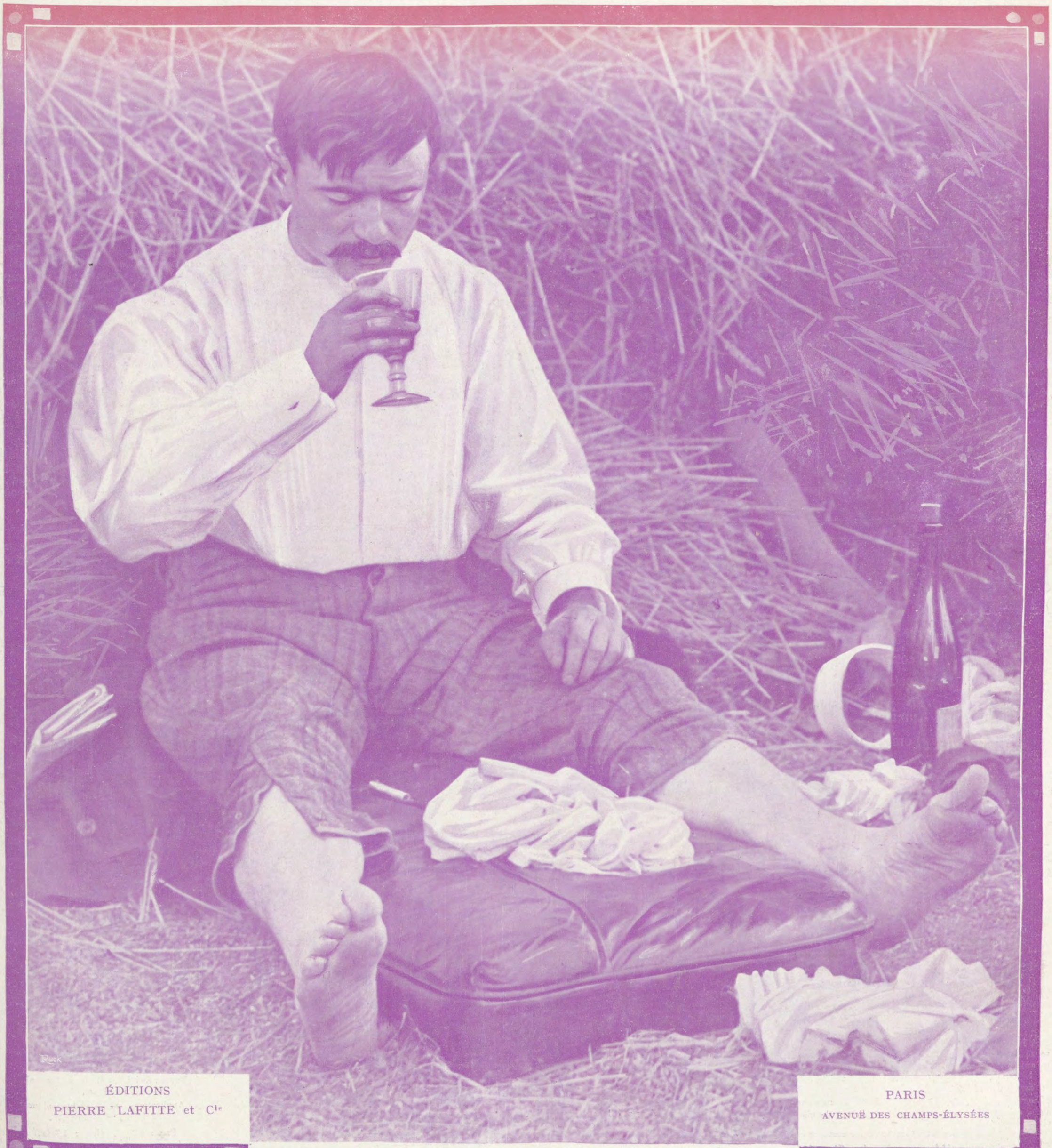
14e Année — N° 674. Le Numéro : 50 centimes. 19 Août 1911 — Tous les Samedis.
Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 70.

LA VIE AU GRAND AIR



ÉDITIONS
PIERRE LAFITTE et Cie

PARIS
AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES

APRÈS LA COUPE MICHELIN

Védrines vient de s'adjuger la Coupe Michelin couvrant 811 kil. 200.

Détails techniques : monoplan Morane, magnéto Bosch.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Vie au Grand Air

PARFUM ULTRA PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

...e FERMES & CHATEAUX

Organe des GRANDS SPORTS

Paraissant le 1er de chaque mois

...ne aux objets un brillant comparable à ...ui de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau ...une ou deux couches. Résiste aux intem...ies et à tous lavages. En vente chez tous le... ...rchands de couleurs. *Exigez la marque*

Chemins de fer de l'Etat. — *Excursion en Touraine.*

Billets d'excursion à prix réduits, valables 15 jours, délivrés toute l'année, par les gares du Réseau de l'Etat (lignes du Sud-Ouest), et pouvant être prolongés de 2 fois 15 jours moyennant un supplément de 10 0/0 pour chaque prolongation.

1re classe : 26 francs; 2e classe : 20 francs: 3e classe : 13 francs.

Itinéraire : Saumur, Montreuil - Bellay, Thouars, Loudun, Chinon, Azay-le-Rideau, Châteaurenault, Montoire-sur-le-Loir, Vendôme, Blois, Pont-de-Braye, Saumur.

(Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires).

Billets spéciaux de parcours complémentaires pour rejoindre ou quitter l'itinéraire du voyage d'excursion comportant 40 0/0 de réduction sur le prix des billets simples.

La demande des billets doit être faite à la gare de départ 3 jours au moins à l'avance. Ce délai est réduit à 2 heures pour les billets demandés à Paris-Montparnasse et à Paris-Saint-Lazare.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Trajet rapide de Paris à la Côte d'Azur en 13 heures.*

Train de jour *Côte d'Azur rapide* composé de voitures à intercirculation avec places de 1re classe (sans supplément), lits-salon et restaurant.

Départ de Paris : 9 heures matin.

Train extra-rapide de nuit, composé de voitures à intercirculation avec places de 1re cl. (sans supplément) lits-salon, lits-salon avec draps, salon avec lits complets, sleeping-car, restaurant au départ de Paris.

Départ de Paris : 7 h. 20 soir.

CHEMINS DE FER DE L'EST

Voyages en Italie.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les Voyageurs qu'elle met à leur disposition différentes combinaisons de billets permettant de faire, dans des conditions très économiques, des excursions variées en Italie.

Elle délivre notamment :

1° Dans toutes les gares de son réseau des billets d'aller et retour ou circulaires internationaux valables 60 jours au minimum et 120 jours au maximum, avec itinéraire tracé au gré des voyageurs ;

2° A Paris, et dans toutes les gares comprises sur le parcours, des billets circulaires à itinéraire fixe, valables 60 jours, permettant de se rendre en Italie par la voie de Belfort-Bâle-Saint-Gothard et d'en revenir par le Mont-Cenis ou par Vintimille ou inversement;

3° A Paris, des billets d'aller et retour *viâ* Saint-Gothard pour Milan et Venise (valables 30 jours) et pour Rome (valables 45 jours) susceptibles de prorogation.

La gare de Paris (Est) délivre à première demande les billets circulaires à itinéraire fixe et les billets d'aller et retour; quant aux billets comportant un itinéraire tracé au gré des voyageurs, ils doivent être demandés à l'avance.

Des trains rapides de 1re et 2e classes et des express des trois classes assurent journellement les communications entre Paris et Bâle avec correspondances immédiates sur l'Italie par Lucerne et la pittoresque route du Gothard. Par le rapide qui quitte Paris à 10 h. 10 du soir, la durée du trajet de Paris à Milan n'est que de 16 heures; pour les voyageurs de 3e classe par l'express qui le suit, elle n'est que de 20 heures, par les deux trains la traversée du Gothard s'effectue de jour.

Des voitures de 1re et 2e classes, avec compartiments de 1re classe à couchettes circulent directement entre Paris et Milan dans les trains rapides de nuit. (Supplément par place de couchette entre Paris et Bâle : 7 francs.) Entre Paris et Bâle, les trains de jour comportent un wagon-restaurant et les trains de nuit des voitures à compartiments lits-toilet e et des spleeing-cars (lits-toilette, supplément entre Paris et Bâle : 17 francs; wagons-lits, supplément : 17 fr. 30). Sur le Gothard les trains comportent des wagons-restaurants le jour, et la nuit des wagons-lits

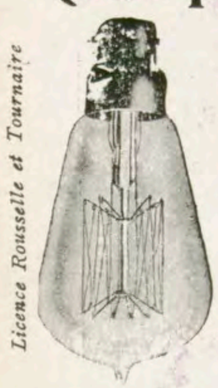
Chemin de fer d'Orléans. — *Wagons spéciaux pour le transport des automobiles.*

Afin de donner au public de nouvelles commodités pour le transport des automobiles *en grande vitesse*, la Compagnie d'Orléans vient de mettre en circulation un certain nombre de wagons fermés.

Ces wagons, qui s'ouvrent aux deux bouts par des portes à deux battants, ont une longueur de 6 m. 54, une largeur de 2 m. 50 et une hauteur de 2 m. 725. Les plus fortes limousines y tiennent donc aisément; de plus, des dispositifs spéciaux permettent le calage et le chargement facile de la voiture à transporter.

Aucun supplément n'est perçu pour l'utilisation de ces wagons en plus des tarifs de grande vitesse. Restent également applicables les réductions spécialement accordées si le retour de l'automobile à son point de départ a lieu dans un certain délai.

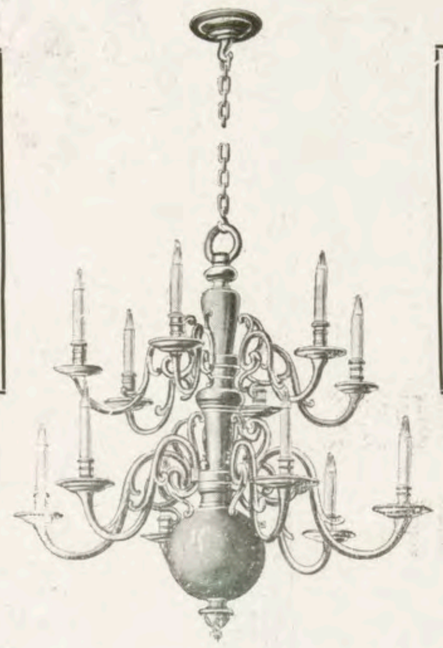
Quelques Spécialités des Établts PAZ & SILVA, 55, Rue Sainte-Anne, PARIS (2e Arrondt).



Lampe Tantale
5 à 400 bougies
20 à 250 volts

Installations complètes d'Électricité
Lumière
Téléphonie privée
Sonneries

DEMANDER nos CATALOGUES par SPÉCIALITÉ
ENVOI GRATUIT

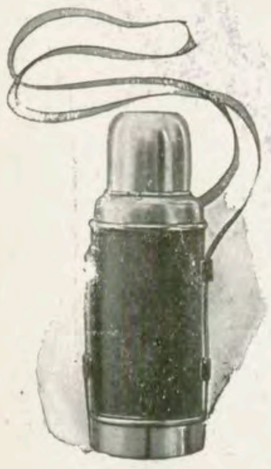


DEMANDER notre CATALOGUE *" L'Électricité dans le Home "*
ENVOI GRATUIT

Décorations lumineuses, Bals, Fêtes champêtres
Enseignes lumineuses de tous genres

Prix : 2 fr. 50

Lampe Flamme " Philips "
à filament de métal.
10 et 16 bougies (1 watt).



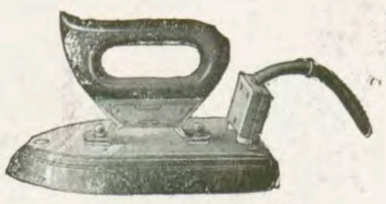
Bouteille " Majic "
conserve 24 heures leur température aux liquides chauds ou froids.
Prix : depuis **8 fr. 50**
Modèle Touring..... **26 fr.**
(Le Touring conserve la glace et les aliments).

N° 74. — **Flambeau hollandais.**

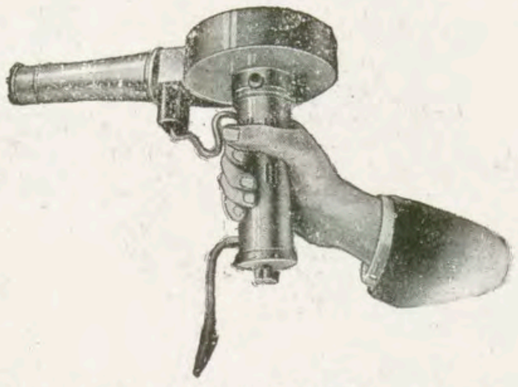
N° 47. — **Flambeau hollandais.**

Visiter notre Exposition de
Lustrerie Hollandaise
(copies d'ancien), lustres de 3 à 12 lumières, pour électricité, gaz ou bougies de cire.

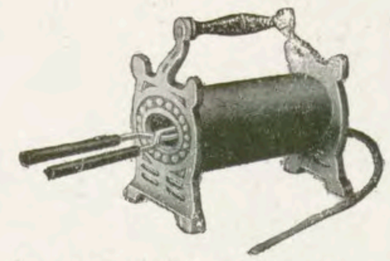
N° 17. — **Lustre hollandais.**



Fer à repasser électrique
Prix : depuis **19 fr. 50**



Appareil électrique " S H O ", pour le séchage des cheveux. Prix : **75 fr.**



Chauffe-Fer à friser électrique
Prix : **28 fr.**
Modèle simple : **15 fr.**

Théière électrique
Prix : depuis **37 fr. 50**

Masso-Vibrateur
Appareil électrique pour tous massages : facial, capillaire, abdominal, rénal, etc.
Applications faciles et hygiéniques de la **Vibrothérapie.**
Prix : **90 fr.** (Étui : **15 fr.**)

Grand Choix d'Appareils de Chauffage Électrique : FERS, BOUILLOIRES, THEIÈRES, ALLUME-CIGARES, CHAUFFE-LITS, RADIATEURS, etc.

***Lire dans JE SAIS TOUT de ce mois :* Les Articles de Beaumont et de Védrines.**

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, August 19 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

19 Août 1911 — N° 674
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

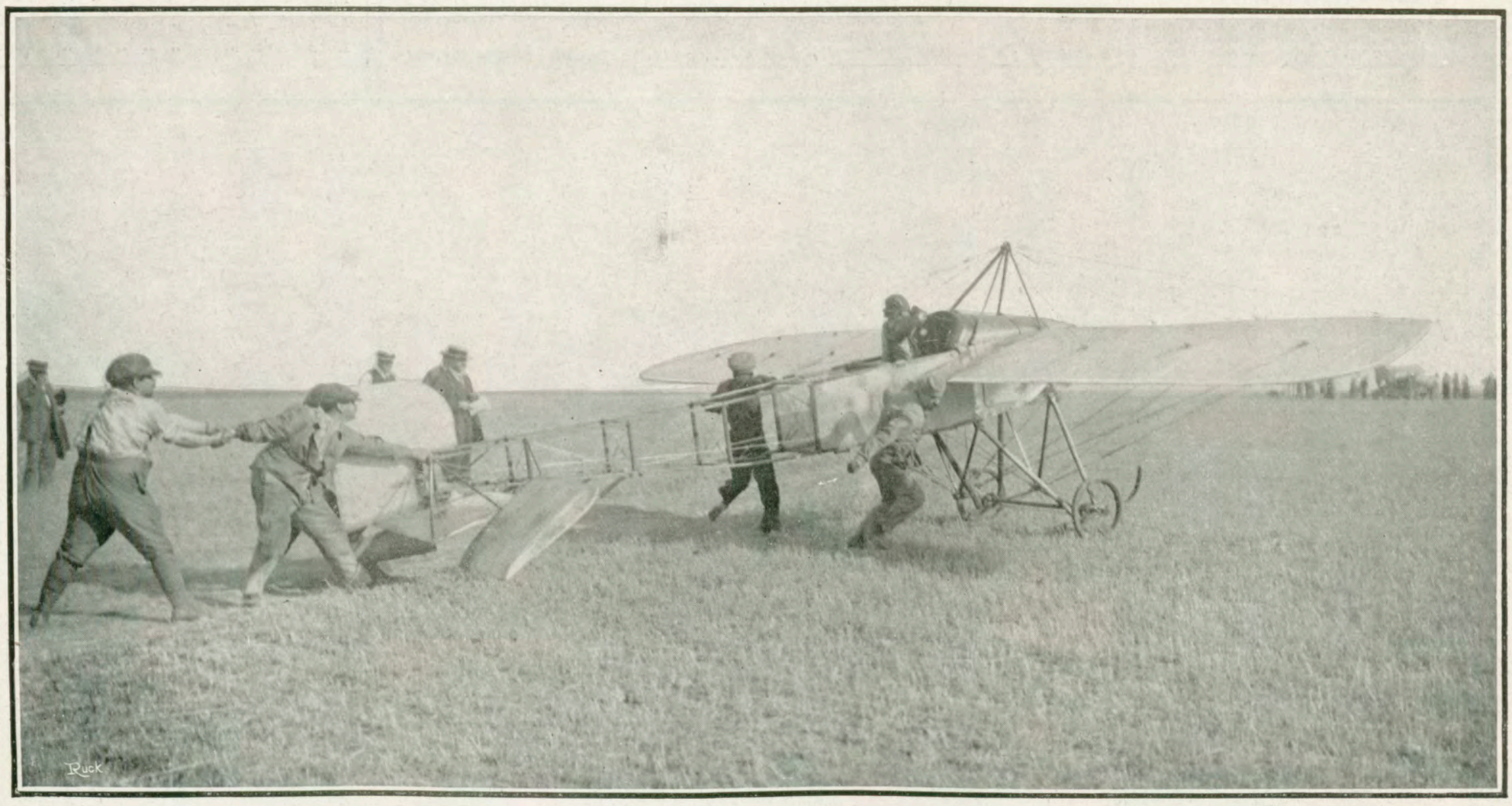
PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

UNE AVIATRICE TOMBE DANS UN JEU DE BOULES

La courageuse aviatrice Marie Marvingt, qui prenait part à un meeting à Saint-Etienne, a été victime d'un accident peu ordinaire. Alors que l'appareil était en plein vol au-dessus de la campagne, on le vit subitement disparaître. Par suite d'un coup de vent, il venait d'être plaqué à terre et tombait sur un arbre dans la cour d'un café où était installé un jeu de boules. L'aviatrice n'était pas blessée et son appareil n'avait subi que des dégats infimes; seule l'aile gauche fut abimée par des vandales en quête de souvenirs.

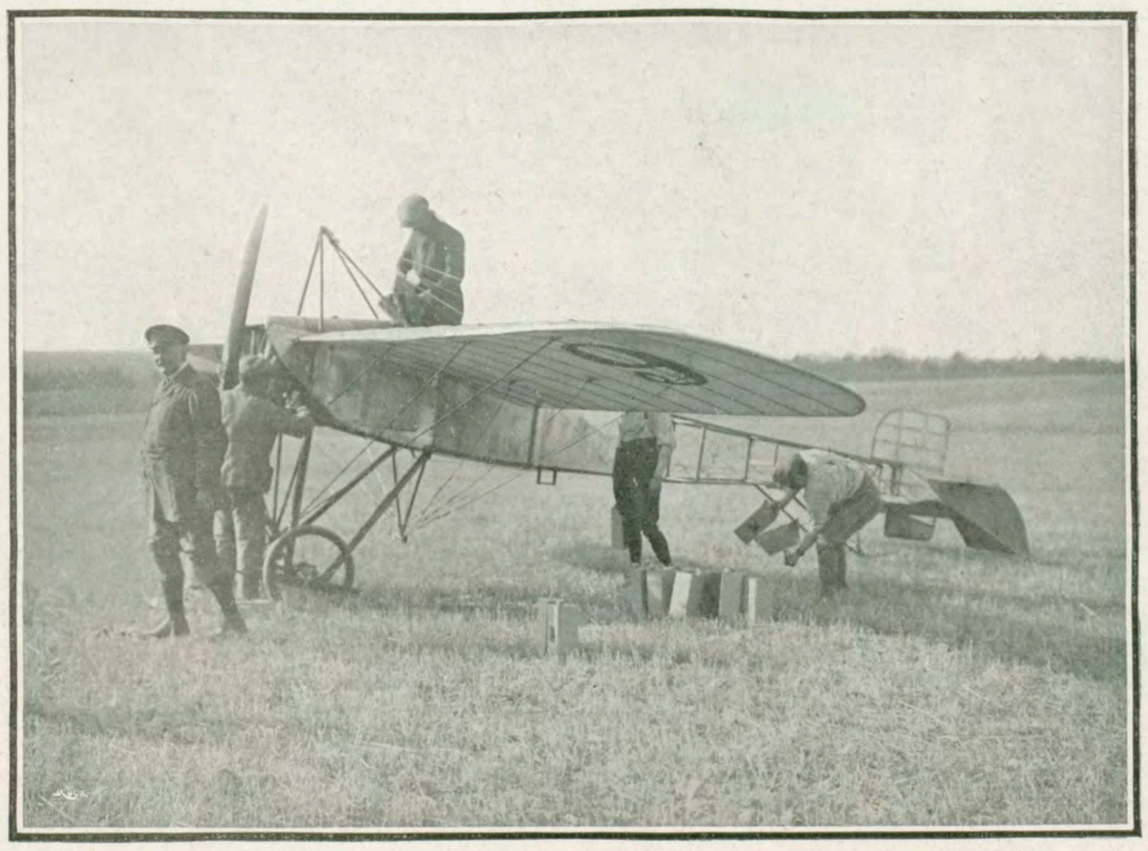
LA COUPE MICHELIN

Védrines vient de s'adjuger la Coupe Michelin, nouvelle formule, couvrant 811 kilomètres. Il ne s'arrête que vaincu par la chaleur.



Le premier départ.

C'est à 4 h. 3 m. 26 s. que Védrines prit son premier départ, à Lhumery à 5 kilomètres d'Etampes. Son virage devait s'effectuer à Gidy, à 8 kilomètres d'Orléans, près des bois de Cercottes.



Un ravitaillement.

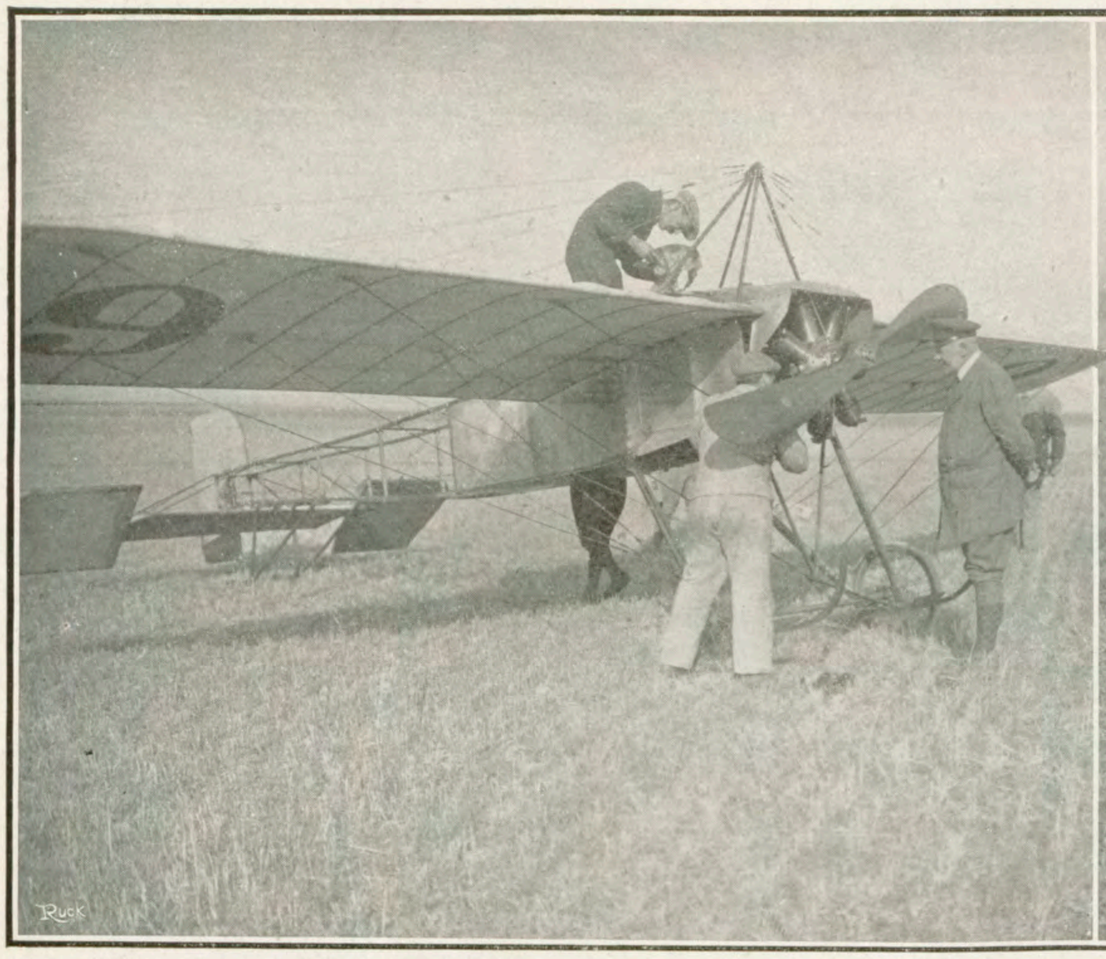
Les escales et ravitaillements sont autorisés par le règlement de 1911, à condition que la moyenne sur un tour ne descende pas au-desous de 50 kilomètres à l'heure.

Mercredi 9 août, par une température de 56° au soleil, Védrines s'est attaqué à la Coupe Michelin, formule 1911. Il a couvert 811 kilomètres au-dessus de la campagne, en faisant escale tous les 300 kilomètres. On sait, en effet, que le règlement de la Coupe Michelin a été modifié cette année. Sous l'empire du précédent règlement, la Coupe appartenait à l'aviateur qui, au 31 décembre, avait couvert la plus longue distance, en circuit fermé, *sans contact avec le sol.* Le problème consistait donc à emporter le plus possible d'essence et d'huile et l'épreuve se bornait à une ronde sans intérêt à quelques mètres du sol. C'est dans ces conditions que Wilbur Wright, avec 123 kilom. 200, couverts en 2 h. 18 m. 33 s. 8/5 à Auvours, Henri Farman, avec 234 kilom. 212 en 4 h. 17 m 53 s. 2/5 au camp de Châlons, et Maurice Tabuteau, avec 582 kilom. 935, atteints en 7 h. 48 m. 31 s. 3/5 à Buc, devinrent successivement détenteurs de la Coupe en 1908, 1909 et 1910.

Cette année, le règlement fut modifié de concert entre l'Aéro-Club de France et les donateurs de la Coupe. Tout d'abord, afin d'éviter les tentatives d'hiver qui peuvent être dangereuses, la date de clôture a été fixée au 1er novembre. En outre, le parcours doit être accompli au-dessus de la campagne entre deux points distants de 50 kilomètres au moins et 100 kilomètres au plus; les escales et réapprovisionnements sont autorisés; mais à la condition que la durée d'un tour quelconque reste supérieure au temps correspondant à la vitesse commerciale de 50 kilomètres à l'heure (1). Enfin, les réparations sont également autorisées; mais les cylindres du moteur, l'hélice et les toiles sont timbrés au départ et ne peuvent être remplacés. On conçoit que, dans ces conditions, une distance beaucoup plus considérable peut être couverte. Dans l'état actuel des appareils et des moteurs, avec un peu de chance, on peut dire qu'il n'y a d'autres limites à cette distance que la fatigue du conducteur. Encore, cette fatigue sera d'autant plus longue à se manifester, que le pilote pourra prendre plus de repos. La vitesse des appareils dépassant 100 kilomètres à l'heure, avec un circuit de 100 kilomètres, le recordman pourrait, théoriquement, prendre près d'une heure de repos à chaque tour. Il pourra le faire, en tout cas, quand il en sentira le besoin.

Dans ces conditions, Védrines espérait bien atteindre 1.500 kilomètres et comptait bien, tout au moins, dépasser le cap des mille kilomètres. Mais il avait compté sans la chaleur. La température tropicale, dont nous souffrons tous, eut raison de lui. Malgré la hauteur, malgré le courant d'air de l'hélice, il fut vaincu dans sa lutte, non pas contre le temps, mais contre le thermomètre. Deux fois il s'arrêta, prit un repos de 50 minutes, mais, sur les instances de ses amis, il dut s'arrêter. La face congestionnée, les pieds enflés, il eût été imprudent de continuer, la congestion

(1) On appelle vitesse commerciale, le quotient de la distance par le temps mis à la parcourir.



Le contrôle des poinçons.

On sait que le moteur, l'hélice et les toiles, sont poinçonnés ou timbrés avant le départ et ne peuvent être changés au cours de l'épreuve.

Les officiels font la sieste.

Le temps parut long au chronométreur et au commissaire MM. de Thuaut et Dorival qui ne reconnaient guère leur recordman que toutes les heures.

le guettait, et on peut juger des effets d'un éblouissement, fut-il d'une seconde, à 1.000 mètres de hauteur!

Quand on sortit le courageux recordman de la combinaison de toile cirée qu'il s'était obstiné à conserver, l'eau coulait autour de lui comme si, au lieu de gagner la Coupe Michelin, il venait d'effectuer la traversée de la Manche à la nage!

Les officiels sont aussi dignes d'éloge, car c'est dans une plaine dépourvue d'arbres et d'abri qu'ils durent, pendant 11 heures, attendre les retours périodiques du recordman. C'est dans le champ de Lhumery, à 5 kilomètres d'Etampes, que se trouvait le point de départ, et c'est à Gidy, à 8 kilomètres d'Orléans, près des bois de Cercottes, que se faisait le virage. Le parcours ainsi établi était de 101 kilom. 400, aller et retour.

Voici le détail des temps du recordman :

Tours	Temps par tour	Distance	Temps total
1er tour	1 h. 4 m. 4 s. 4/5	101 k. 400	1 h. 4 m. 4 s. 4/5
2e »	1 4 19 3/5	202 800	2 8 24 2/5
3e »	1 26 9 3/5	304 200	3 34 33 4/5
4e »	1 4 52 2/5	405 600	4 39 26 1/5
5e »	1 5 39 3/5	507 »	5 44 55 4/5
6e »	1 5 29 3/5	608 400	7 40 48 »

(arrêt de 50 minutes).

Tours	Temps par tour	Distance	Temps total
7e tour	1 h. 2 m. »	» 709 k. 800	9 h. 37 m. 13 s. »

(Arrêt de 50 minutes).

8e »	1	2	10 »	811 200	10	56	42 »

Moyenne de vol : arrêts compris 73 kil. 800; sans arrêts : 93 kilomètres à l'heure.

Détail curieux : c'est sur le même Morane avec lequel il a couvert les 1.600 kilomètres du Tour d'Angleterre et le parcours Londres-Paris, que Védrines a accompli sa performance. Et quand le soir fut venu, à la fraîche, il reprit son volant pour ramener son fidèle monoplan à Issy-les-Moulineaux où un accueil enthousiaste lui fut réservé.

MARCEL VIOLLETTE.

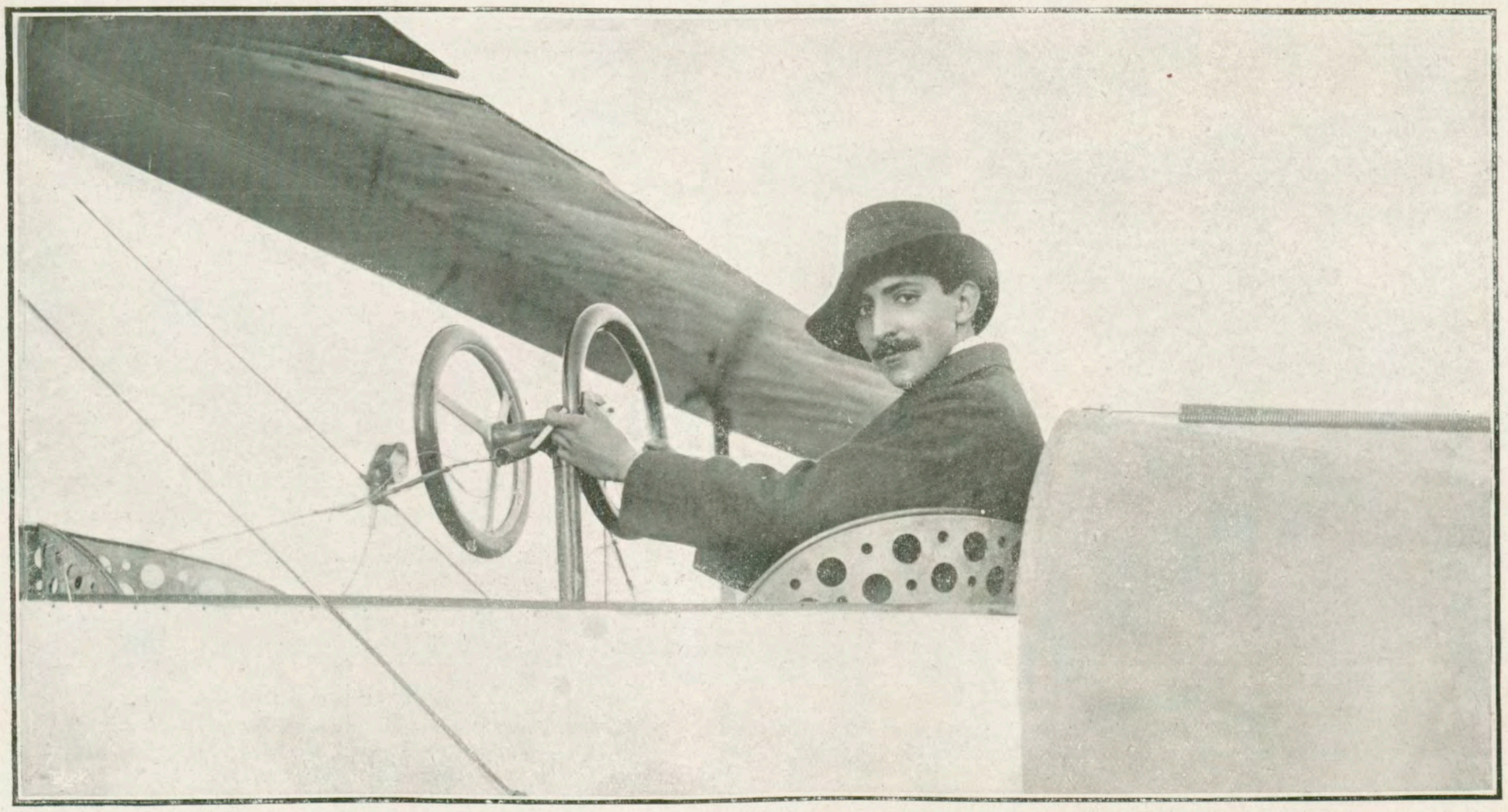
Le ravitaillement.

Outre le moteur, il fallait aussi ravitailler l'homme et les provisions étaient rares, sur ce plateau désertique.

Le recordman se déshabille.

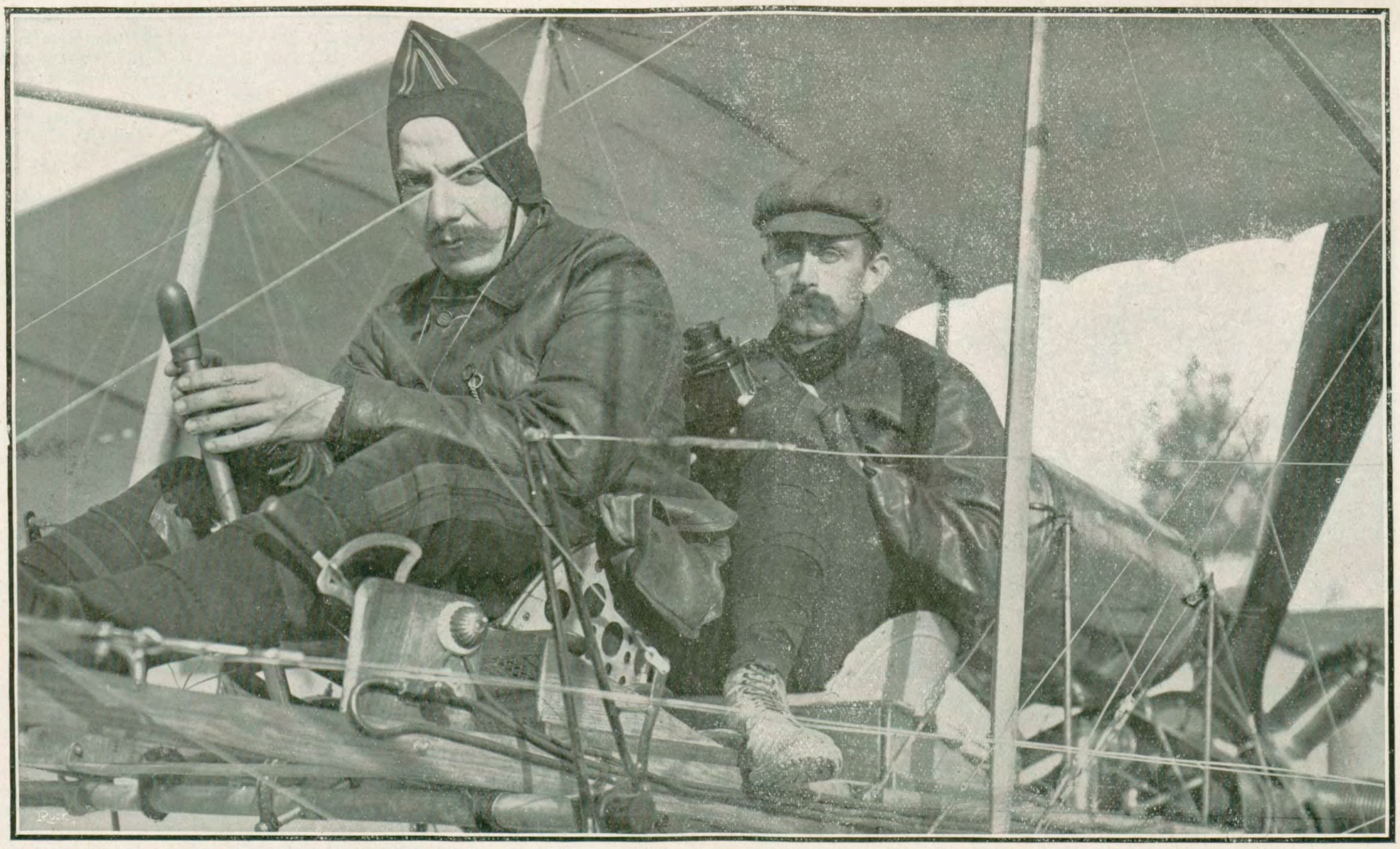
Quand on débarrassa Védrines, à l'arrivée, de sa combinaison de toile cirée, il était trempé, comme s'il fut sorti de l'onde.

LES RECORDS DE LA HAUTEUR



De Montalent bat le record de la hauteur avec passager.

A l'aérodrome de Brookland, l'aviateur français de Montalent vient de réussir un exploit des plus remarquables. Le mardi 8 août, de Montalent s'élevait dans les airs avec un passager et parvenait à monter à 2.250 mètres, battant ainsi le record du monde. La veille, dans une tentative, le même aviateur était déjà monté à 1.500 mètres. Détail technique : Biplan Bréguet : moteur Salm-Sos, 85 chevaux.

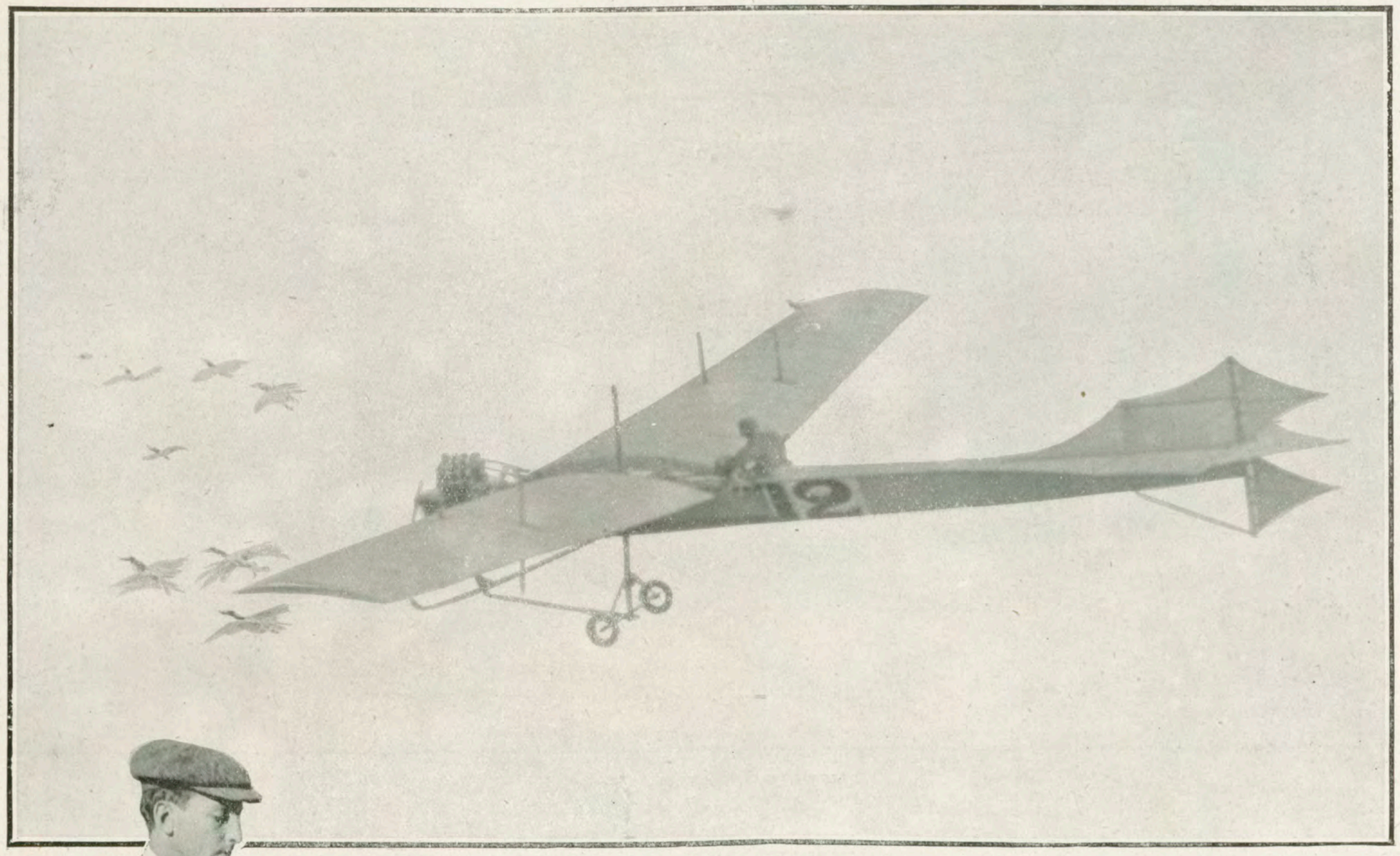


Le lieutenant Blard, qui détient le record militaire français.

Le jour même ou de Montalent établissait son record en Angleterre, à Mourmelon, le lieutenant Blard, ayant comme passager le commandant Lebeau, montait à 2.100 mètres, établissant ainsi le record militaire français.

LA PREMIÈRE CHASSE DANS LES AIRS

Hubert Latham est le premier aviateur, et le seul jusqu'ici, qui ait tué un oiseau en vol, du siège de son appareil. C'est le record auquel il tient le plus.



La chasse en aéroplane.

Hubert Latham met en fuite une bande de canards au-dessus des marais de Los Angeles, et parvient à en tuer un d'un coup de fusil.

Latham et son canard.

Cet oiseau, le premier qui ait été tué en aéroplane fut empaillé et offert au chasseur par le Bolsa Gun Club.

Hubert Latham est, on le sait, de retour, depuis quelque temps, d'un voyage autour du monde, commencé après la Coupe Gordon-Bennett de 1910, en Amérique, à laquelle il prit part. Sans avoir abandonné l'aviation, dont il fut un des premiers et un des plus brillants protagonistes, il ne sacrifie plus, pour le moment, aux joies du vol. Ce qui ne l'empêche pas d'avoir dans l'avenir de l'aviation la plus parfaite confiance. Mais, si on lui demande quel est de ses souvenirs celui qui est le plus cher; de ses performances passées, de la tentative de la Manche, des premiers 1.000 mètres en hauteur, etc., celle qui lui tient le plus au cœur, il vous répondra que c'est sa journée de chasse du 22 décembre 1910, au-dessus des marais de Los Angeles et il vous montrera, dépouille opime, le canard qu'il eut la chance de descendre et qui congrûment empaillé, est le testimonial officiel de son record.

— La chose a été rapportée en son temps, nous disait Latham l'autre jour, par les journaux français, mais ils ne l'ont pas prise au sérieux. Le mot « canard » en notre langue prête trop facilement à la plaisanterie; si j'avais tué un perdreau ou un faisan, personnne n'aurait blagué. Il y a tant de gens dans le monde qui font tant de choses, qu'il est vraiment dur d'être le premier homme à faire quelque chose qui sorte de l'ordinaire. Les canards volaient plus vite que moi, et je dus tirer neuf coup de fusil pour en tuer un. A une nouvelle tentative, ils se méfiaient davantage et s'enfuyaient de loin, avant que j'ai pu les approcher. Mais le premier gibier tué en aéroplane m'appartient et j'ai la faiblesse d'y tenir. Si vous voulez bien me rendre le service d'authentifier cette performance par la voie de la *Vie au GrandAir*, vous me ferez plaisir. »

Le champion de l'Antoinette est un trop galant homme pour qu'on puisse lui refuser quelque chose et, voici tout d'abord le testimonial adressé par M. John B. Miller, président de la Southern California Edison Company et membre du Bolsa Chica Gun Club de Los Angeles et membre du Comité d'aviation qui organisa le meeting de cette ville.

Le 22 décembre 1910, M. Hubert Latham, en réponse à l'invitation du comité du Bolsa Chica Gun Club, vint sur son monoplan, du champ d'aviation de Dominguez sur les terrains du club où il arriva vers midi. Ces terrains couvrent environ 3.400 acres de marais et de terres en bordure de l'Océan pendant 3 milles. Il y avait là une grande quantité de canards, aussi bien sur les terrains du club que reposant par bandes sur les vagues. Latham, sans s'arrêter au Club house, commença sa chasse et déchargea son fusil, à plusieurs reprises, sur les oiseaux en vols, décrivant des cercles au-dessus de la mer et au-dessus des marais et, finalement, au bout d'une demi-heure, atterrit près du Club house.

Il nous raconta qu'il était sûr d'avoir tué un canard, qu'il avait tiré en arrivant sur le terrain, au-dessus de l'Océan, qu'il était brun avec le ventre blanc ou gris. Nous envoyâmes immédiatement des gens vers l'endroit indiqué, où ils trouvèrent un oiseau répondant à la description que M. Latham en avait faite, vivant encore mais flottant à la surface de l'eau et blessé à mort. Ils le ramassèrent et reconnurent que c'était une femelle de l'espèce appelée « blue-bill ».

De nombreux membres du Club, du comité d'aviation et plusieurs journalistes ont assisté à cette chasse dont ils peuvent attester l'authenticité. Le canard fut empaillé par le comte Jaro Von Schmidt un grand amateur de taxidermie, et offert à M. Latham avec les compliments du Club, comme un testimonial de ce qu'il est le premier homme à avoir tiré avec succès un gibier en aéroplane. Le fusil employé par M. Latham est un calibre 20.

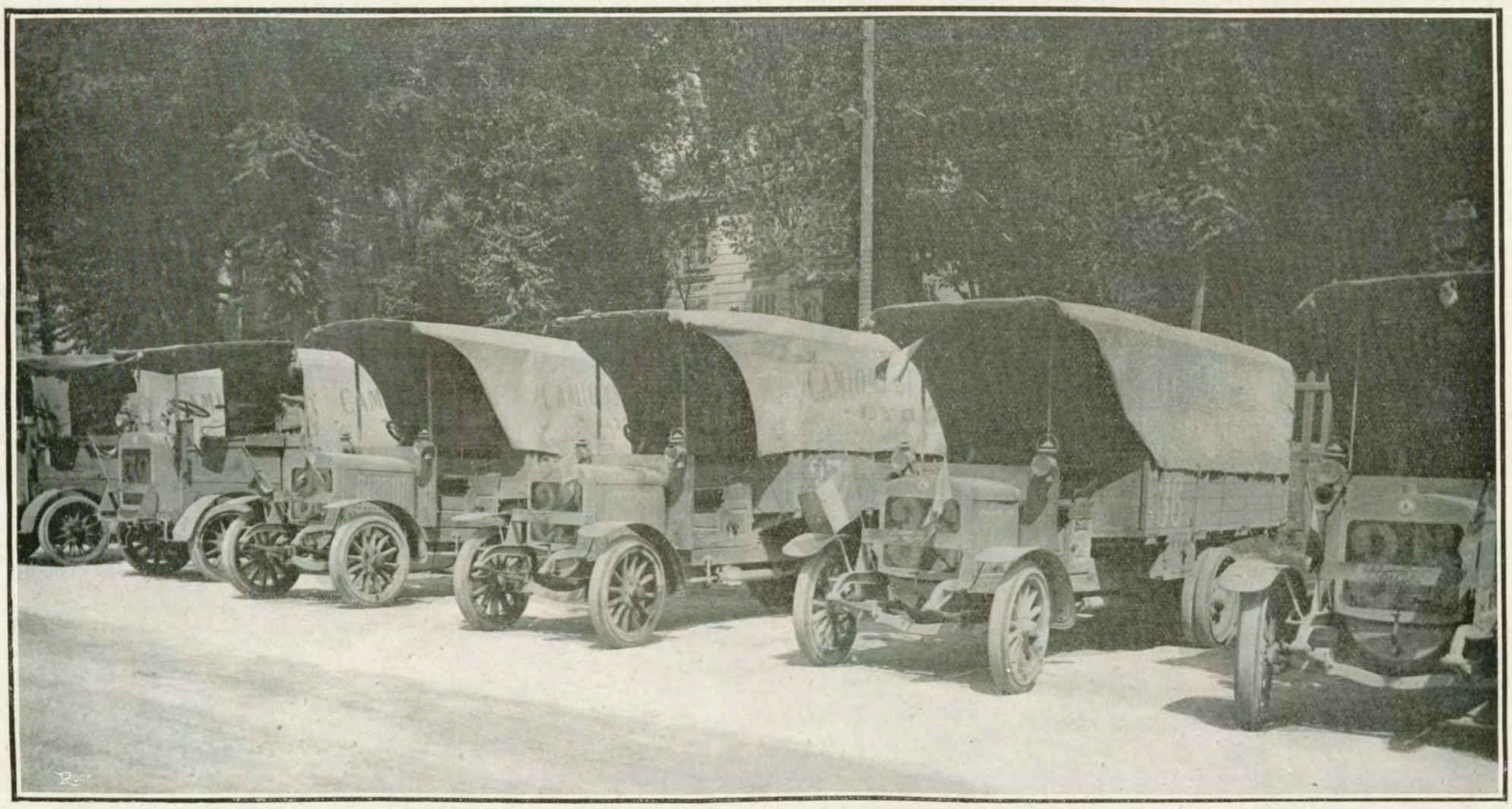
JOHN B. MILLER.

Ajoutons que les journaux américains citent comme ayant assisté à cette performance MM. Win. M. Garland, président, Isaac Milbanck, Franck Garbut, du comité d'aviation, M. J. Connell, Stevens, comte Jaro Von Schmidt, Bayley, Dr Haynes, etc., membres du Bolsa Gun Club, toutes personnalités très connues en Amérique, dont le témoignage suffit pour ne laisser aucun doute sur l'authenticité du record du sympathique aviateur français.

M. V.

Berliet, roi des Véhicules Industriels

Au Concours de véhicules industriels disputé sous le contrôle du Ministère de la Guerre, six camions Berliet engagés se sont, jusqu'au bout, magnifiquement comportés.



Les camions Berliet au Concours de Véhicules Industriels.

La triomphante équipe des Berliet a résisté victorieusement aux pénibles efforts du concours, le plus dur qui ait été imposé jusqu'ici, et ils ont subi avec succès l'examen final de la Commission militaire.

Le fournisseur de notre Artillerie et de notre Génie en véhicules de poids lourds, notre grand constructeur lyonnais, M. Berliet a cette année remporté un double magnifique succès qui consacre définitivement sa construction.

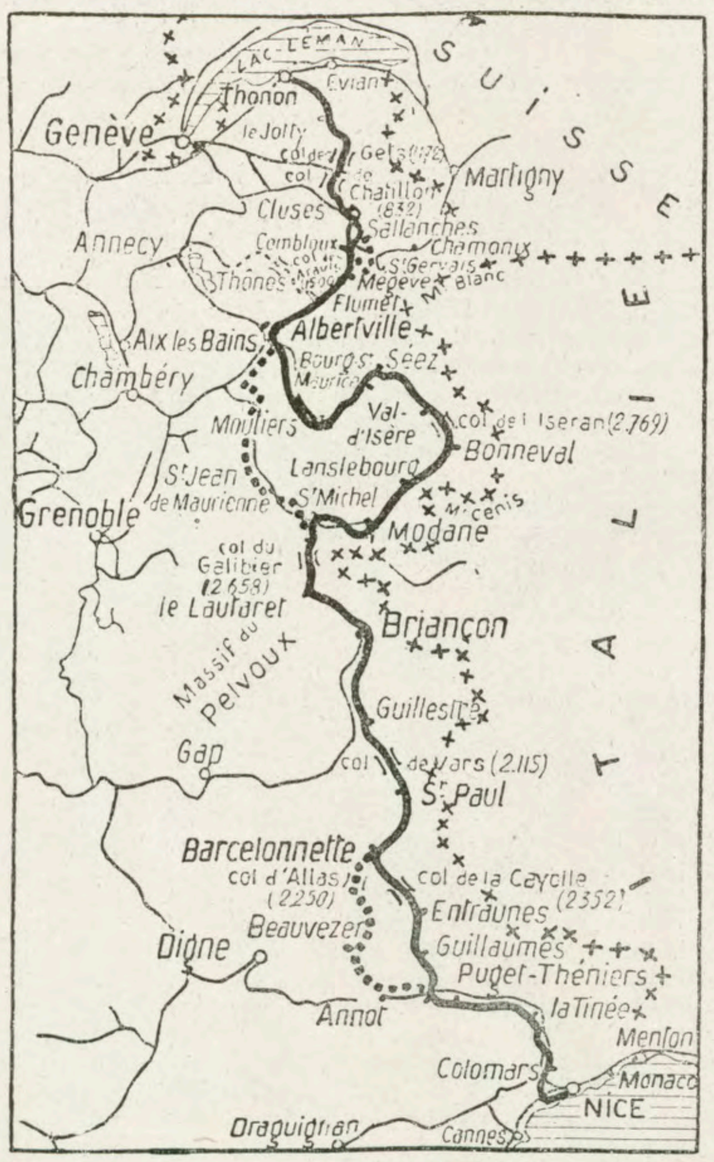
Nous sommes heureux de dire hautement ici que nul plus que lui ne le méritait, car, chaque année, depuis la vulgarisation de l'automobile, M. Berliet travailla la question poids lourd sous toutes ses faces, malgré le gros souci donné par la direction de son usine modèle de voitures de tourisme.

M. Berliet, montant ses camions d'essai sur bandages fer, les chargeant au-delà de ce qu'ils auraient à supporter, les fit rouler régulièrement à leur allure maxima sur les pentes les plus dures, les routes les plus pénibles des environs de Lyon et des contreforts alpins. Multipliant chaque année les expériences, améliorant l'acier de telle pièce, la façon de travailler de telle autre, cherchant à annuler l'effet funeste des vibrations causées par la suppression du pneumatique, M. Berliet obtint un résultat tel qu'il n'hésita pas à monter à côté de son usine de voitures de tourisme une autre immense usine, distincte de la première, bien qu'adjacente, et de laquelle il prévoyait qu'un jour il lui faudrait sortir des séries de poids lourds tout aussi importantes que celles demandées par la voiture ordinaire.

Déjà les divers concours de véhicules industriels contrôlés par le Ministère de la Guerre montrèrent tout l'acquit de Berliet, qui se présentait sorti des tâtonnements du début, et qui allait, non point tenter la chance mais prouver qu'il savait. Il en résulta que nos administrations de l'Artillerie, du Génie, se fournirent immédiatement chez lui.

Cette année, tandis qu'il eut peut-être pu se contenter de ce qu'il avait déjà maintes fois démontré, Berliet fit faire tous les concours à six camions automobiles.

Les 3 types étaient: un modèle camion léger 15-chevaux, 2 000 kilogs; un autre 22-chevaux, 3.000 kilogs; un troisième transportant 3.750 kilogs monté sur bandages fer à l'arrière; les autres étaient tous sur bandes pleines. Pour les 3 types, le résultat fut le même; il confirme le premier grand succès obtenu dernièrement par Berliet, auquel tous nos quotidiens et illustrés ont consacré la place qui lui était due.



La route des Alpes.

Cette route pittoresque, mais difficile, est assurée par le service des cars alpins Berliet.

L'auto aidant le rail, le complétant, non point pour desservir quelques villages, mais pour sillonner toute une contrée de la France, pour unir le lac de Genève à la Méditerranée, en traversant des sites incomparables et inaccessibles à tout autre moyen rapide de locomotion, telle est la véritable petite révolution dans le problème du transport qu'a réalisée le génie de Berliet.

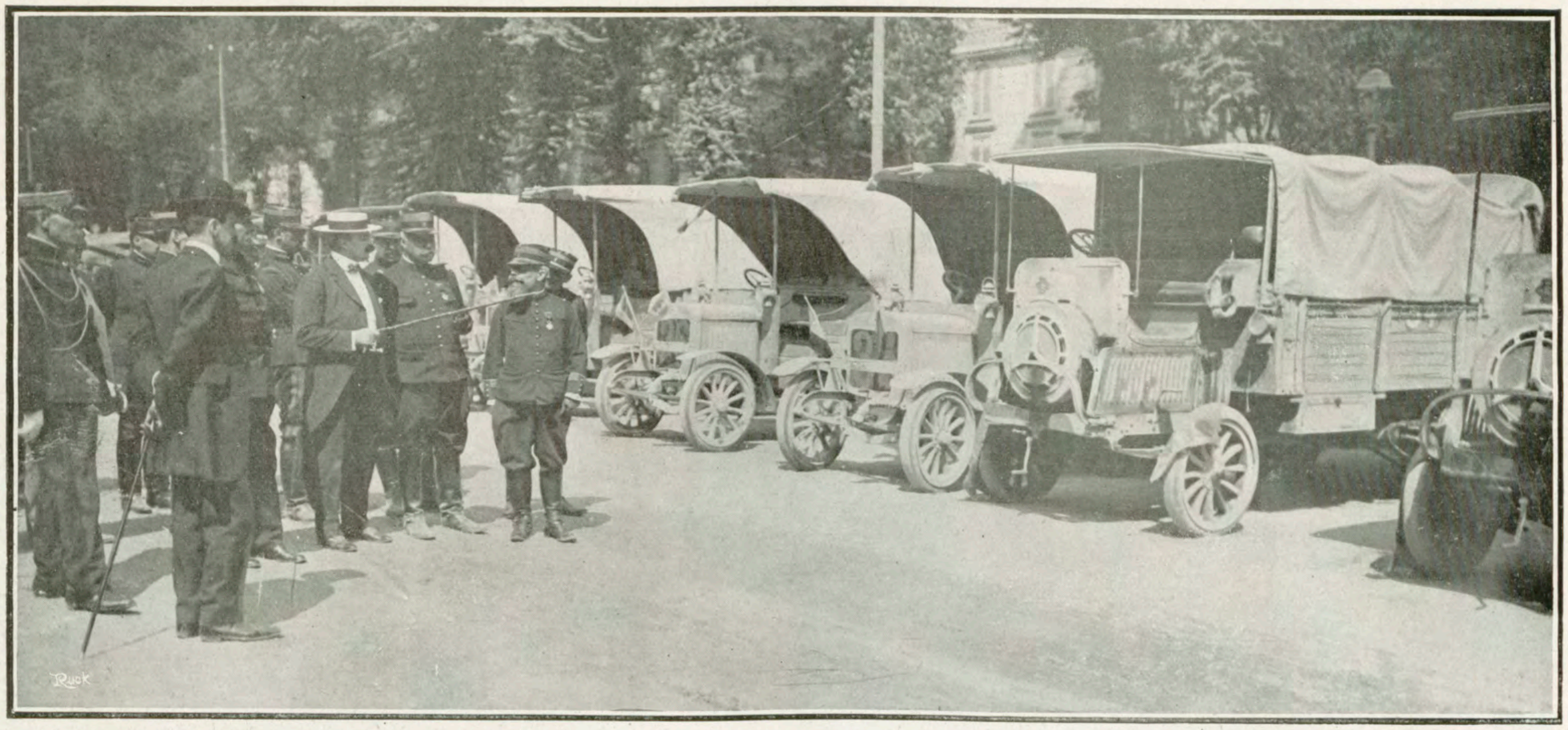
C'est l'entrée brutale, définitive, du transport régulier par automobile, où le rail ne va pas, demandé et organisé par l'une de nos grandes Compagnies françaises de Chemins de fer.

On sait, en effet, que la Compagnie P.-L.-M. a organisé cette année un service de cars alpins qui permet de suivre, presque de bout en bout la chaîne des Alpes, parallèlement à la frontière italienne, en passant par les cols de l'Iseran, du Galibier, de Vars, d'Allos, les routes les plus hautes d'Europe. Cet itinéraire, quand la route des Alpes du T. C. F. sera terminée, sera une véritable merveille qui attirera tous les touristes.

C'est aussi pour Berliet, à la suite de l'examen le plus profond, le plus sérieux qui puisse être fait officiellement, la plus jolie récompense; elle entraîne il est vrai d'énormes responsabilités, mais montre la puissance et la qualité de production de l'usine qui nous donne ses 22-chevaux Berliet pour nous transporter d'Evian à Nice, au long de routes exceptionnelles par la longueur de leurs montées et la difficulté de leurs descentes.

FRANK MAPPER.

LES VÉHICULES INDUSTRIELS



Le Ministre de la Guerre examine les camions.

M. Messimy, ministre de la guerre, avait tenu à se rendre personnellement à Versailles; accompagné des membres de la Commission, il s'arrêta devant les divers véhicules qui avaient pris part au concours et se fit donner de nombreuses indications.

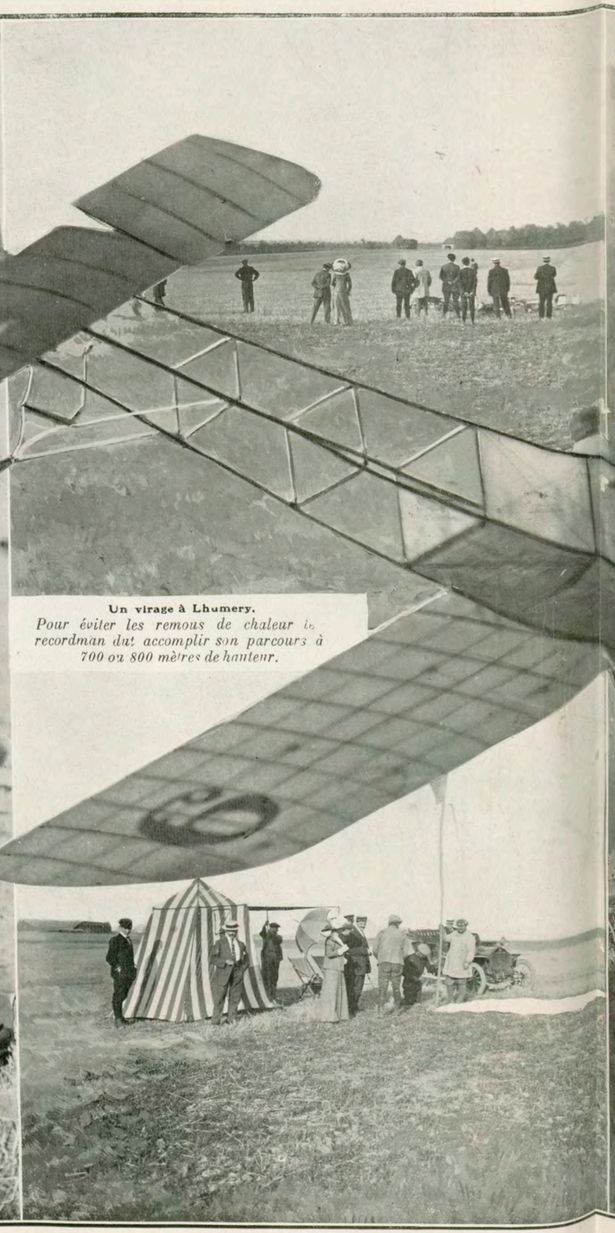
Les vérifications après les trente jours de marche.

1. Examen d'un pont arrière. — 2. Examen d'un différentiel et démultiplicateur par le Colonel Mangin. — 3. Installage des outils et accessoires d'un camion. — 4. Les membres de la Commission procèdent à l'examen d'une boîte de vitesses.

La Vie au Grand Air

VÉDRINES COUVRE 811 KILOMÈTRES POUR LA COUPE MICHELIN

Le doping du recordman.
Voler pendant près de 11 heures par 56° au soleil demande une force de résistance peu ordinaire. Vers la fin de sa tentative, Védrines fit usage, comme doping, d'un rhum généreux dont on lui avait rempli une petite fiole.



Un virage à Lhumery.
Pour éviter les remous de chaleur le recordman dut accomplir son parcours à 700 ou 800 mètres de hauteur.

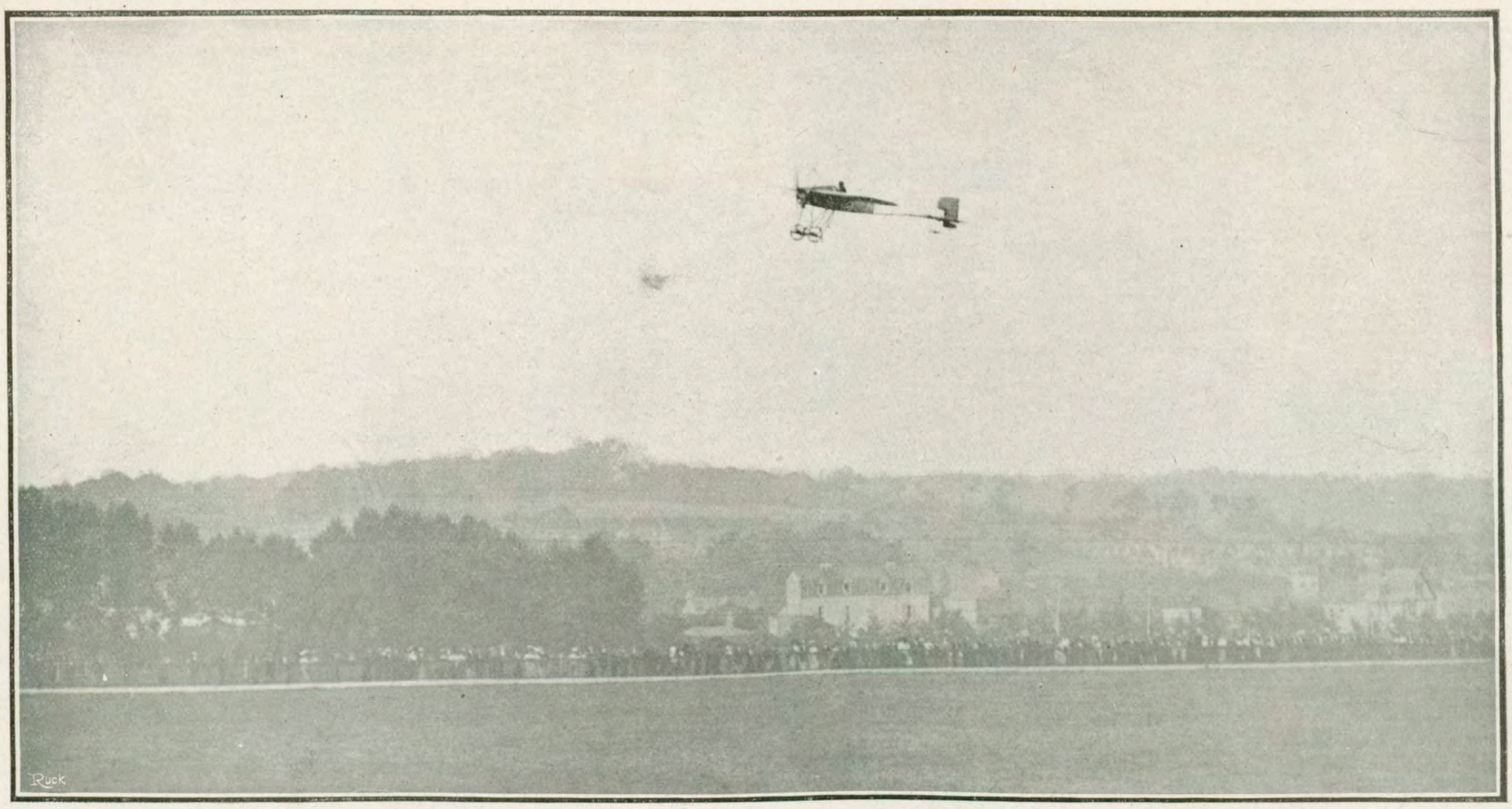
On plante les tentes.
Pour éviter les « raseurs » Védrines avait installé son poteau de virage en rase campagne, sur le plateau d'Étampes. La ferme la plus proche était à deux kilomètres du point de virage. Aussi fallut-il établir un véritable camping.

Les mécaniciens se reposent.
Un abri de fortune garantissait les braves mécaniciens des ardeurs du soleil.

Védrines se réconforte.
Le nouveau réglement de la Coupe Michelin autorise les escales à condition de ne pas descendre au-dessous de 50 kilomètres de moyenne au tour. A deux reprises, Védrines prit un repos de 50 minutes pendant lequel il se ravitailla.

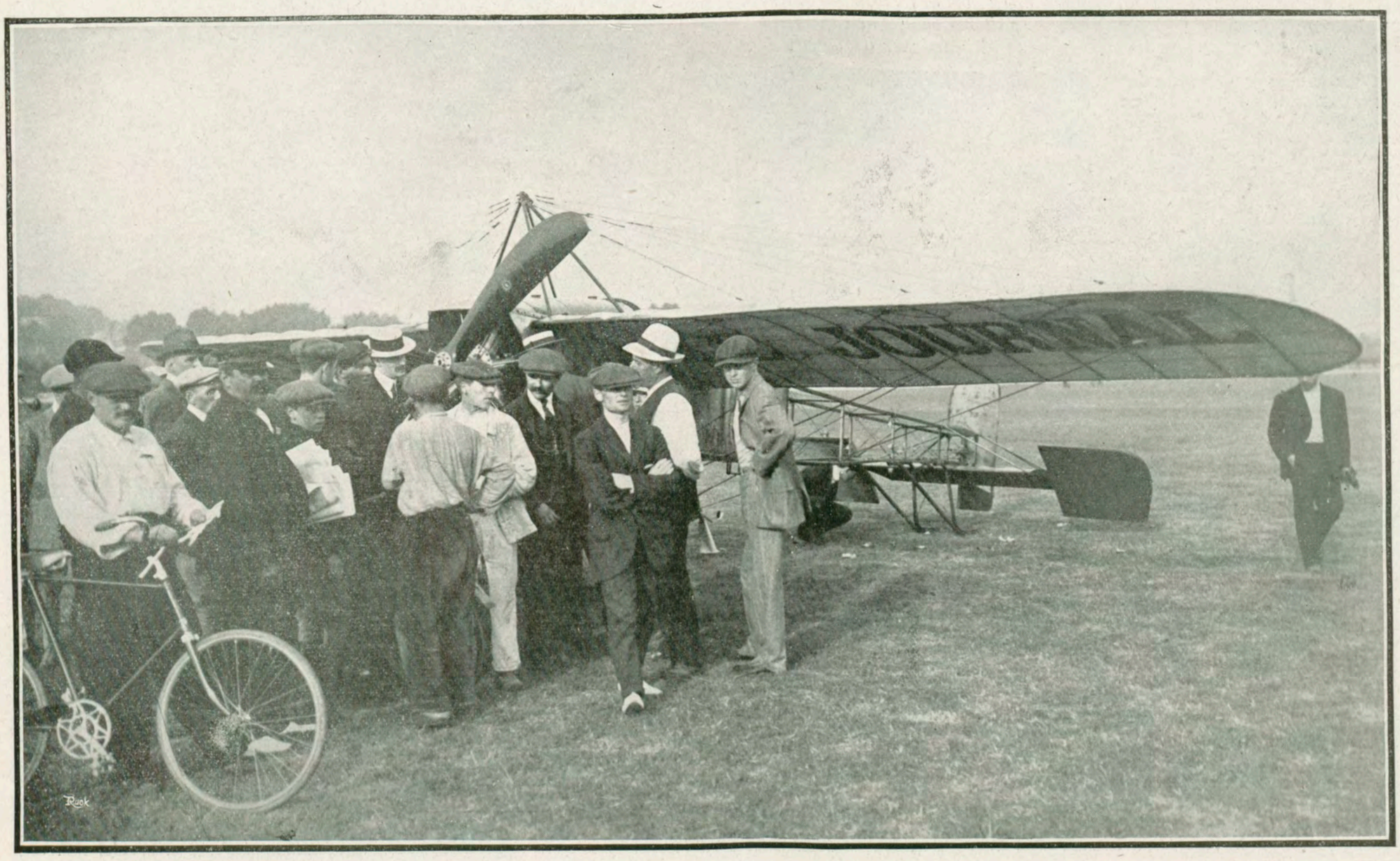
C'est la fin ! Plaques Lumière.
Védrines avait l'intention d'atteindre les 1.500 kilomètres ; mais, vaincu par la chaleur, il abandonna après avoir couvert 811 k. 200 en 10 h. 56 m. 42 s.
Détails techniques : monoplan Morane, moteur Gnôme, bougies Oléo.

LA POSTE EN AÉROPLANE



Védrines arrive à Deauville.

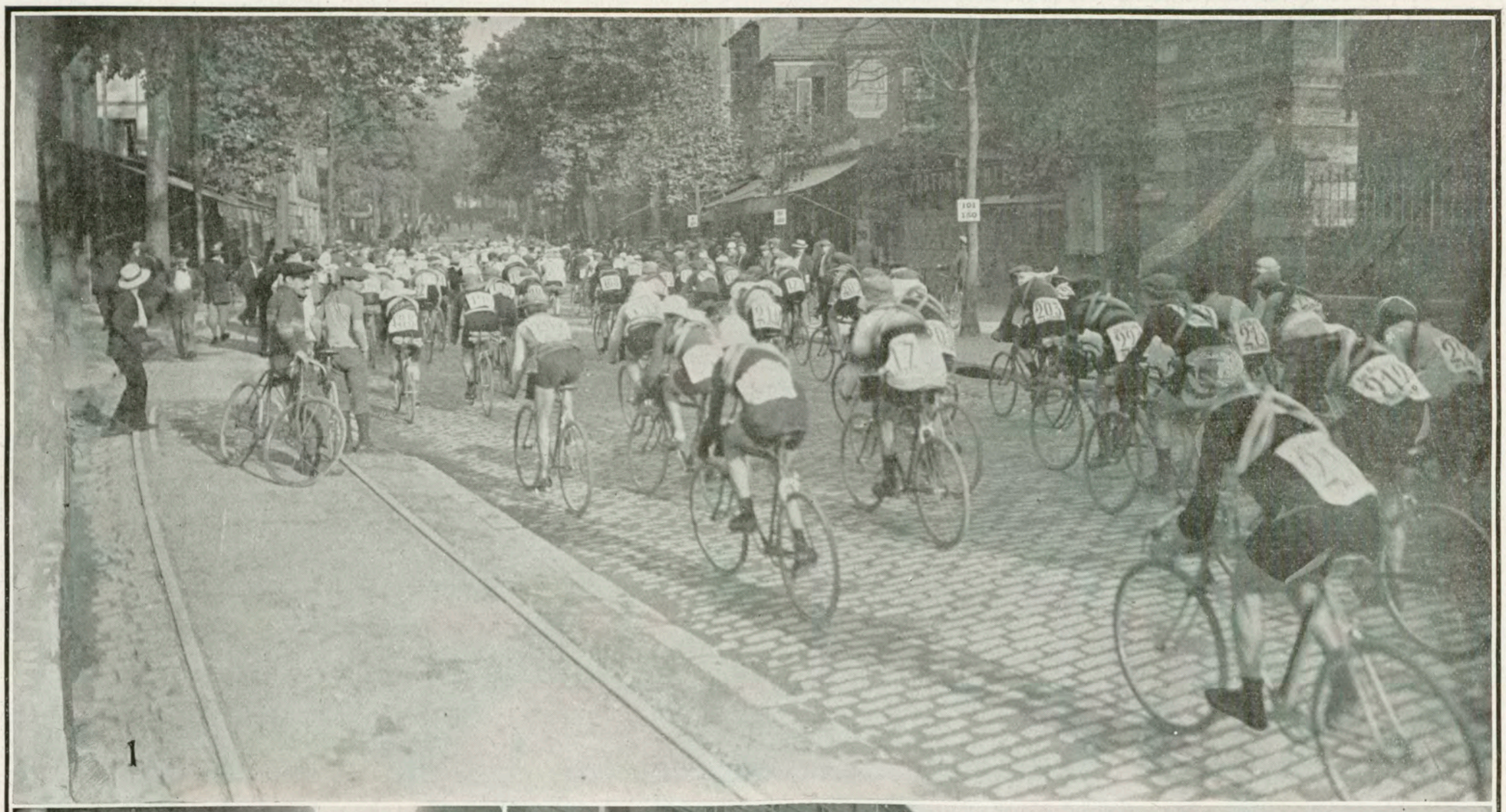
Une intéressante expérience de poste aérienne vient d'être faite par Védrines. Dimanche dernier, il a transporté de Paris à Deauville des exemplaires du Journal, *en laissant tomber des paquets à Mantes. Evreux et Lisieux et assurant ainsi une véritable distribution.*



L'appareil de Védrines sur le champ de courses de Deauville. Plaques Jougla.

Parti d'Issy-les-Moulineaux à 5 h. 10, Védrines arrivait à Deauville à 6 h. 50 ayant couvert en 1 h. 40 le trajet qui lui compte pour le Prix Quentin-Bauchart. Détail technique : Monoplan Morane.

LES HUIT JOURS D'ALCYON



1

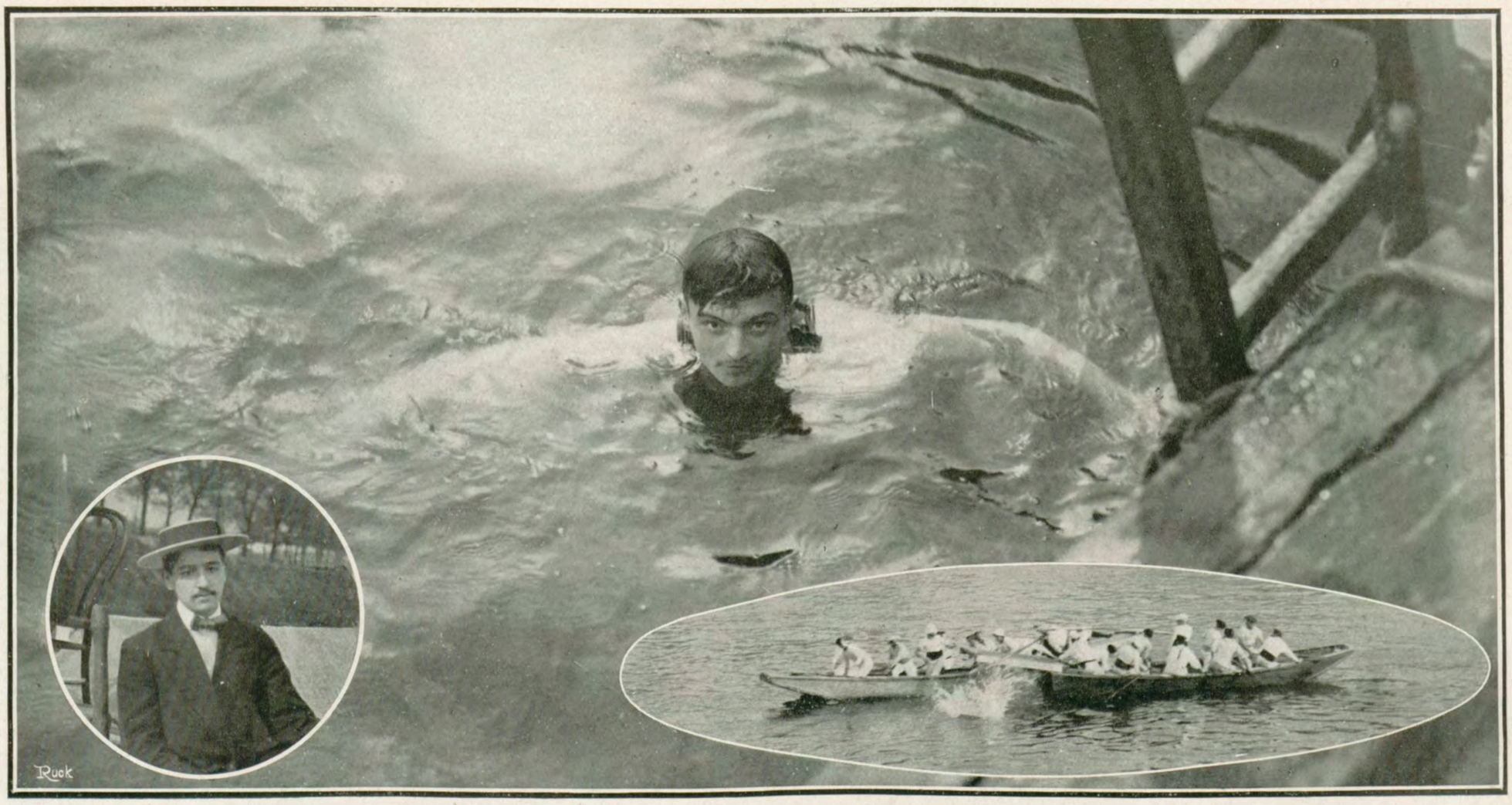
4

2

3

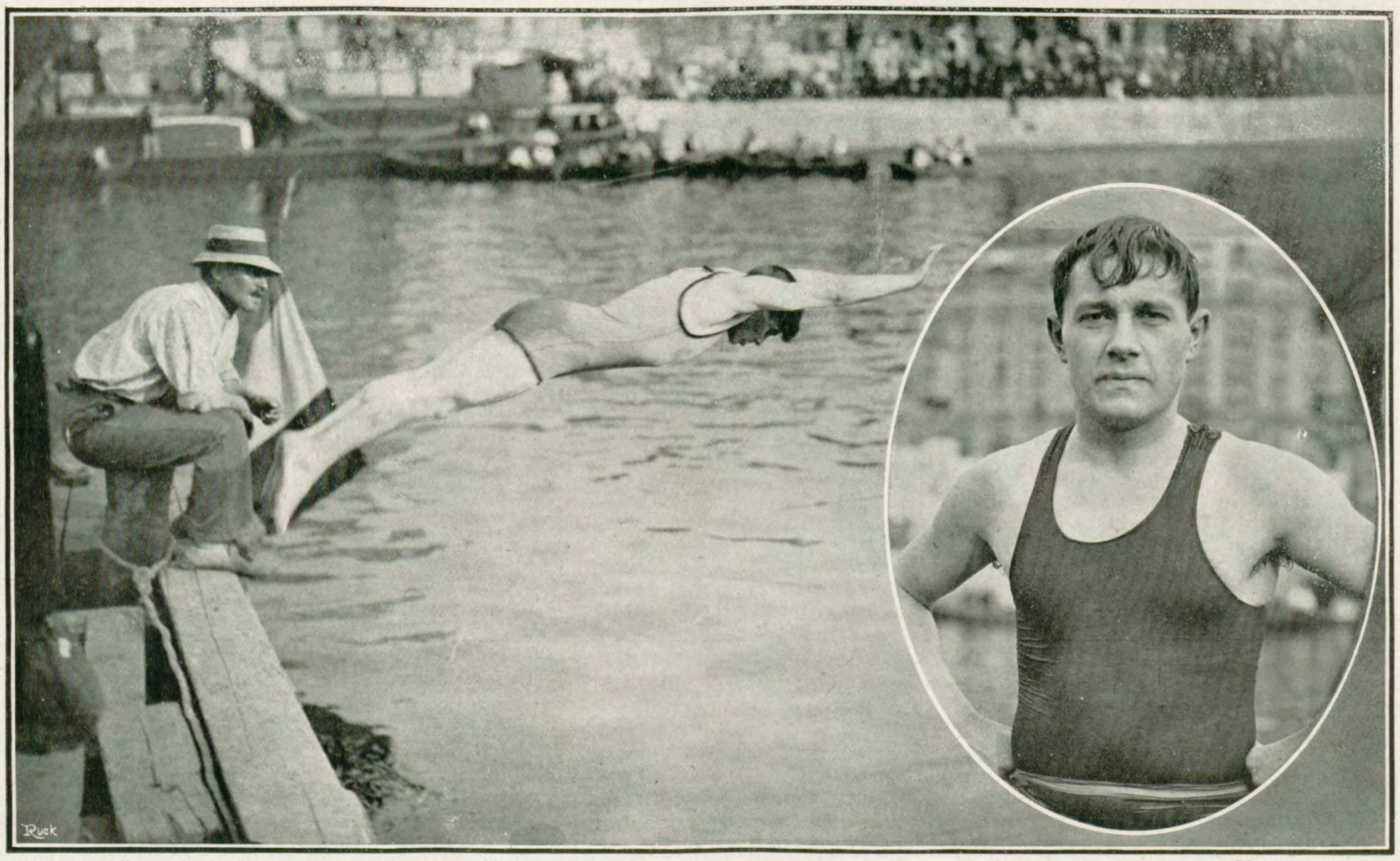
La course de huit jours organisée par les maisons Alcyon et Hutchinson a commencé le 13 août, 477 coureurs étaient engagés. 300 répondirent à l'appel. 1. Le départ des coureurs à la Porte de Suresnes. — 2. Arrivée du premier peloton au contrôle de Mantes. — 3. Les valises des coureurs sont emportées à Honfleur par les soins de la maison Alcyon. — 4. Salmon, qui a triomphé dans la première étape Paris-Honfleur, en 6 h. 52 m., devant Loisel en 6 h. 59 et Mottiat en 7 h. 6 m., a également enlevé la seconde étape Honfleur-Le Mans, couvrant les 175 kilomètres en 6 h. 8 m., devant Loisel à une roue et Bettini troisième.

Le Gala de Natation et de Joutes lyonnaises



L'arrivée de René Paulus dans le handicap.

Le jeune René Paulus, qui est le fils de l'ancien champion, s'est adjugé le handicap; la veille déjà, dans la course du mille, il avait fait une très belle course, se classant second derrière Chrétien. A gauche, Raynal, gagnant des 500 mètres amateurs; à droite, le championnat de joutes à la lance : Gayvallet, roi sec, vainqueur de Bellant. roi mouillé.

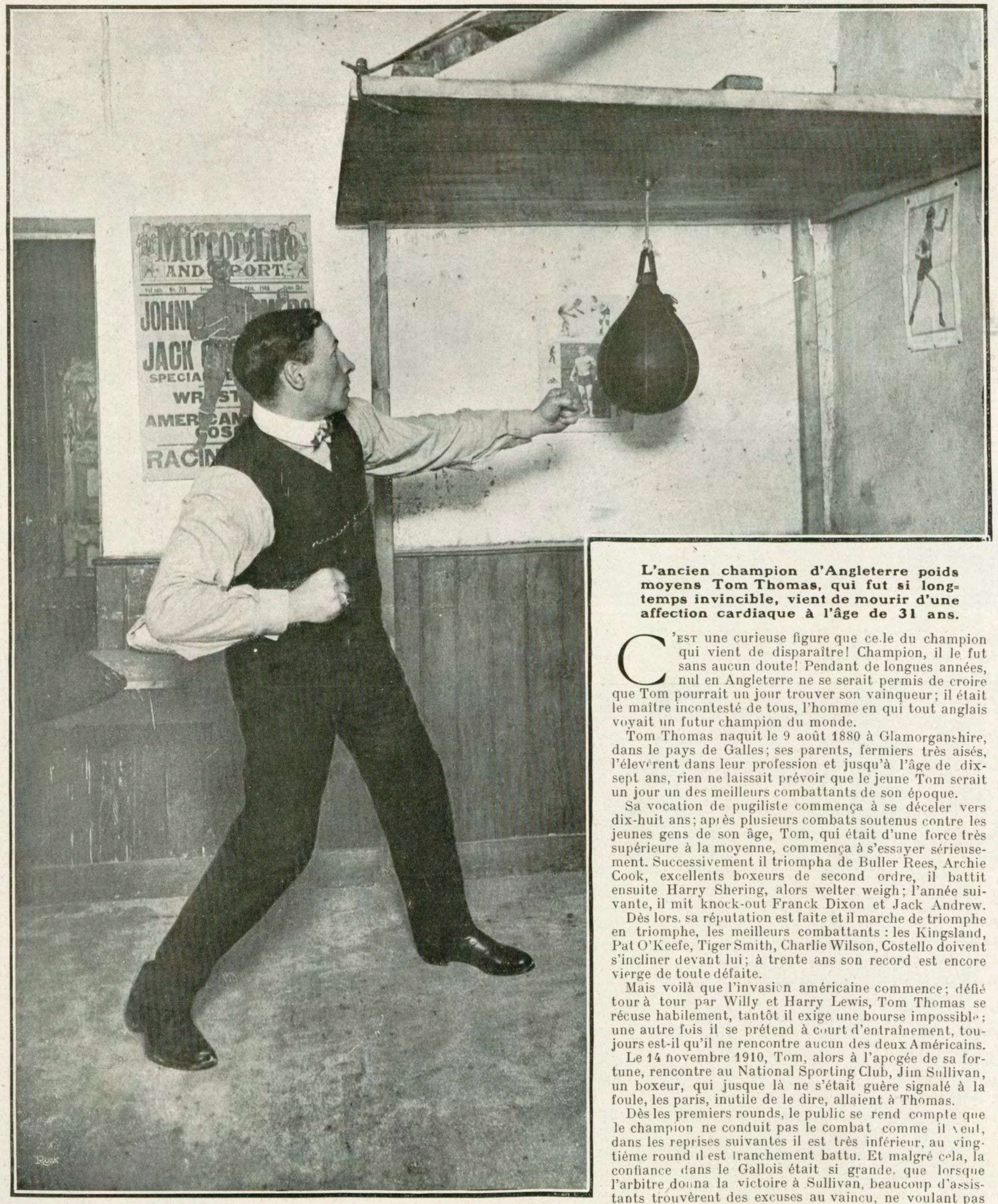


Plaques Lumière.

Le championnat de plongeon.

Le championnat de plongeon est revenu à Delbord qui défendait le titre qu'il détenait depuis un an. A droite, Michel qui, disqualifié, ne put prendre part officiellement à la course du mille; avec la permission des organisateurs, il prit un départ officieux et finit devant Chrétien.

LA MORT DE TOM THOMAS



Tom Thomas au punching ball.

Tom Thomas était un virtuose du punching ball et s'en servait beaucoup pour son entraînement.

L'ancien champion d'Angleterre poids moyens Tom Thomas, qui fut si longtemps invincible, vient de mourir d'une affection cardiaque à l'âge de 31 ans.

C'est une curieuse figure que celle du champion qui vient de disparaître! Champion, il le fut sans aucun doute! Pendant de longues années, nul en Angleterre ne se serait permis de croire que Tom pourrait un jour trouver son vainqueur; il était le maître incontesté de tous, l'homme en qui tout anglais voyait un futur champion du monde.

Tom Thomas naquit le 9 août 1880 à Glamorganshire, dans le pays de Galles; ses parents, fermiers très aisés, l'élevèrent dans leur profession et jusqu'à l'âge de dix-sept ans, rien ne laissait prévoir que le jeune Tom serait un jour un des meilleurs combattants de son époque.

Sa vocation de pugiliste commença à se déceler vers dix-huit ans; après plusieurs combats soutenus contre les jeunes gens de son âge, Tom, qui était d'une force très supérieure à la moyenne, commença à s'essayer sérieusement. Successivement il triompha de Buller Rees, Archie Cook, excellents boxeurs de second ordre, il battit ensuite Harry Shering, alors welter weigh; l'année suivante, il mit knock-out Franck Dixon et Jack Andrew.

Dès lors, sa réputation est faite et il marche de triomphe en triomphe, les meilleurs combattants : les Kingsland, Pat O'Keefe, Tiger Smith, Charlie Wilson, Costello doivent s'incliner devant lui; à trente ans son record est encore vierge de toute défaite.

Mais voilà que l'invasion américaine commence; défié tour à tour par Willy et Harry Lewis, Tom Thomas se récuse habilement, tantôt il exige une bourse impossible; une autre fois il se prétend à court d'entraînement, toujours est-il qu'il ne rencontre aucun des deux Américains.

Le 14 novembre 1910, Tom, alors à l'apogée de sa fortune, rencontre au National Sporting Club, Jim Sullivan, un boxeur, qui jusque là ne s'était guère signalé à la foule, les paris, inutile de le dire, allaient à Thomas.

Dès les premiers rounds, le public se rend compte que le champion ne conduit pas le combat comme il veut, dans les reprises suivantes il est très inférieur, au vingtième round il est franchement battu. Et malgré cela, la confiance dans le Gallois était si grande, que lorsque l'arbitre donna la victoire à Sullivan, beaucoup d'assistants trouvèrent des excuses au vaincu, ne voulant pas admettre qu'il succombait en pleine forme. Depuis Tom s'était retiré du ring et la mort l'a surpris alors qu'il s'entraînait pour reprendre son titre.

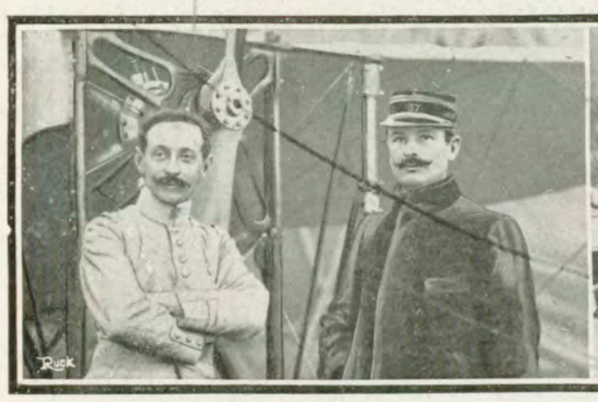
JEAN AUGER.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Le déjeuner offert par M. Fetterer, à l'occasion des expériences du stabilisateur Doutre.

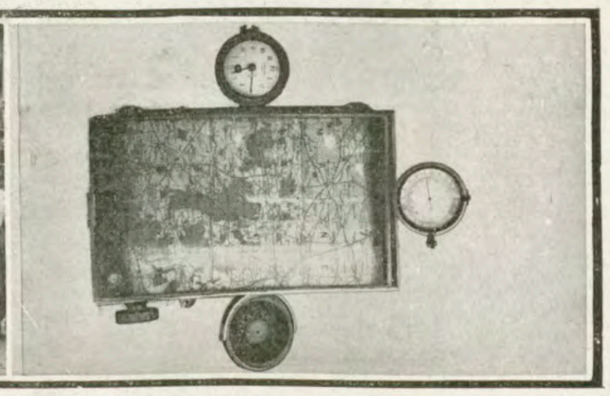
Le maître Merignac, professeur d'escrime à l'école militaire de Mexico, forme de nombreux élèves qui sont versés dans les régiments comme lieutenants professeurs.

Le train de cerfs-volants du capitaine Saconey a donné d'excellents résultats pour la photographie.



Les officiers aviateurs, les lieutenants Gouin et Ludman, ont accompli les raids de Douzy à Douai et de Douai à Chantilly.

A Saint-Maur, le Challenge Tavernier (15 kilomètres) est revenu à Pouzette.

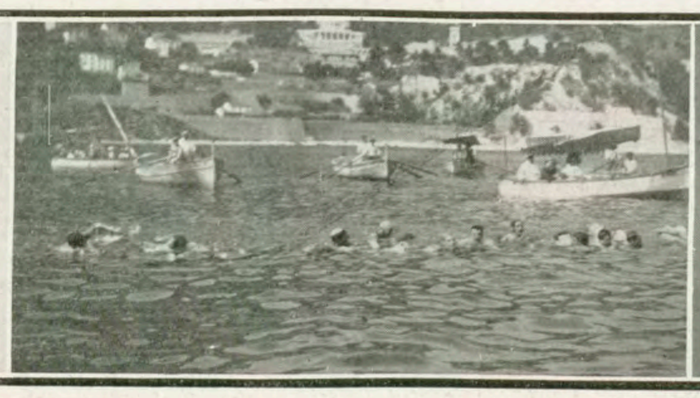


Nouveau dispositif pour les routes de l'air, comprenant une carte réunie à une boussole, un chronomètre et un altimètre.

Quoique très gênées par une chaleur torride, les courses annuelles organisées à Agen ont obtenu beaucoup de succès. Notre cliché représente l'arrivée du Prix de la Société d'Encouragement.

A la Varenne, les régates, organisées par la Société Nautique de la Marne ont obtenu un grand succès. La course à 4 rameurs est revenue à la S.N. de la Marne devant l'équipe de la Basse-Seine.

Bill Lang vient de triompher de Bill Squires en 5 rounds.



La grande course de natation Villefranche-Nice a été gagnée par le Niçois Massa qui termina l'épreuve très fatigué.

Germot vient de gagner le championnat de tennis d'Etretat.

Samazeilh, de Casteljaloux s'est classé 2e du championnat Indépendants.

Principaux Résultats techniques du 7 au 13 Août.

AÉRONAUTIQUE

MARDI 8 AOUT. — Brookland. — L'aviateur français de Montalent bat le record du monde de hauteur avec passager, montant à 2.250 mètres.

— Mourmelon. — Le lieutenant Blard monte avec passager à 2.100 mètres.

MERCREDI 9 AOUT. — Etampes. — Védrines couvre 811 kilomètres 200 en 10 h. 56 s. pour la Coupe Michelin.

DIMANCHE 13 AOUT. — Nevers. — Aubrun fait une chute peu grave

— Trouville. — Védrines va de Paris à Trouville en 1 h 40.

ATHLETISME

DIMANCHE 13 AOUT. — Course à pied — Saint-Maur. — Challenge Tavernier, 1.500 mètres : 1. Berretrot ; 2. Josseline ; 3. Giest. 400 mètres : 1. Berretrot ; 2. Coté ; 3. Ravoir.

DIMANCHE 13 AOUT — Aviron — La Varenne-Chennevières. — Skiffs débutants : 1. Faillet ; 2. Ruffan. — Canoës : 1. Flosse ; Faillet

Deux rameurs débutants : 1. Société Nautique de la Marne ; 2. Club Nautique de Paris.

CYCLISME

DIMANCHE 13 AOUT. — Honfleur. — 8 jours d'Alcyon. — Salmon se classe 1er de l'étape Paris-Honfleur, en 6 h. 52 m. ; 2e Loisel ; 3e Mottiat.

— Dieppe. — Course Paris-Dieppe : 1er Barthélemy en 5 h. 47 ; 2e Enguerrand ; Capelle

HIPPISME

LUNDI 7 AOUT. — Caen. — *Prix de Neustrie.* — (2.200 mètres, 10.000 francs) : 1. Bobo II (T. Robinson), à M. W. Flatman ; 2. Leliau ; 3 Eclat de Rire. P. M. : gag, 10 francs ; pl., 8 fr. 50 7 francs.

Grand Saint-Léger (Prix du Gouvernement) (3.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Traversin (Milton Henry), à M. J. de Brémond ; 2. Chauvin II ; 3. Ombrelle. — P. M. : gag., 27 francs ; pl., 9 francs et 9 fr. 50.

MARDI 8 AOUT. — Vichy. — *Prix des Rêves d'Or* (1.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Radial (G. Stern), à M. Edmond Blanc ; 2. Gavotte V ; 3. Martial III. — P. M. : gag., 5 fr. 50 ; pl., 6 francs et 7 fr. 50.

MERCREDI 9 AOUT. — Deauville. — *Prix des Villas* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. La Bohême II (Sharpe), à M. Jean Miguel ; 2 Gavarni III ; 3. Clerambault — P. M. : gag., 319 francs ; pl., 60 fr. 28 et 23 fr. 50

VENDREDI 11 AOUT. — Deauville *Prix Hocquart* (3.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Basse Pointe (G. Stern), a M. E. de Saint-Alary ; 2 Reinhart ; 3. Ronde de Nuit. — P. M. : gag., 30 francs ; pl ; 19 fr. 50 et 17 fr. 50.

DIMANCHE 13 AOUT. — Deauville. — *Prix Florian de Kergorlay* (3.400 mètres, 40.000 francs) : 1. La Française (Ch. Childs), à M. A. Aumont ; 2 Reinhart ; 3. Hâvre. — P. M. : gag., 21 fr. pl., 15 francs et 17 francs.

LE MONDE ET LES SPORTS

AUTOMOBILE

CHAMPOISOT, l'ancien coureur en motocyclette n'a pas de chance. Obligé dernièrement de faire remettre de l'essence dans le réservoir de son automobile, il s'arrête chez un brave épicier qui se met en devoir de lui donner ce qu'il attend. Au bout d'une demi-heure, ne voyant rien venir, Champoisot va chercher son homme et le trouve coupant consciencieusement l'essence avec de l'eau. Pour une fois Champoisot s'est fâché.

AVIATION

DEPUIS trois jours, les aviateurs de Buc sont très intrigués par un aéroplane d'une forme nouvelle, qui, venant de Châteaufort, passe au-dessus de leurs têtes à une vitesse encore inconnue dans ces parages, s'en va virer sur la vallée de Châteaufort et revient à son hangar.

Quoiqu'ayant le pilote en dessous des ailes, il ne ressemble ni au Santos-Dumont, ni à aucun des appareils analogues : c'est le nouveau Vinet, type D, que Fersa est en train de mettre au point.

BOXE

QUEL Œdipe nous dira jamais le nombre des defaites de Bill Squires ? le voilà qui vient encore de succomber devant son compatriote Bill Lang, ce qui fait peut être la septième ou huitième fois que celui-ci lui inflige une punition ! Vraiment Bill Squires exagère.

On a souvent parlé de Sam Mac Vea et de Kubiak comme virtuoses du punching ball, il paraîtrait que tous deux n'étaient que des petits enfants à côté de Tom Thomas qui vient de mourir ; il aurait été le seul a simuler un véritable combat avec le ballon et ses proches étaient persuadés que le punching ball était pour beaucoup dans ses victoires.

COURSE A PIED

UN brave coureur à pied connu, un professionnel, est venu me trouver dernièrement. Il m'apprit au cours de la conversation que nous eûmes ensemble, qu'il avait au cours des championnats de sa fédération gagné deux courses, et se classait second dans deux autres. Pour tout potage il avait touché 20 francs et ayant déjà versé 12 francs d'engagement, son benefice se trouvait réduit à 8 francs.

— Ne croyez vous pas, me dit mon interlocuteur que les amateurs gagnent plus que nous ?Je ne crois pas, j'en suis absolument sûr.

NATATION

DEPUIS quelque temps, la mode est aux plongeurs enchaînés, après O'Revel qui s'est jeté du Pont-Neuf dans la Seine, voilà que Watsonn nous annonce son idée de suivre une si noble trace. Trouvez-vous cela sportif ? Moi pas !

SPECTACLES SPORTIFS

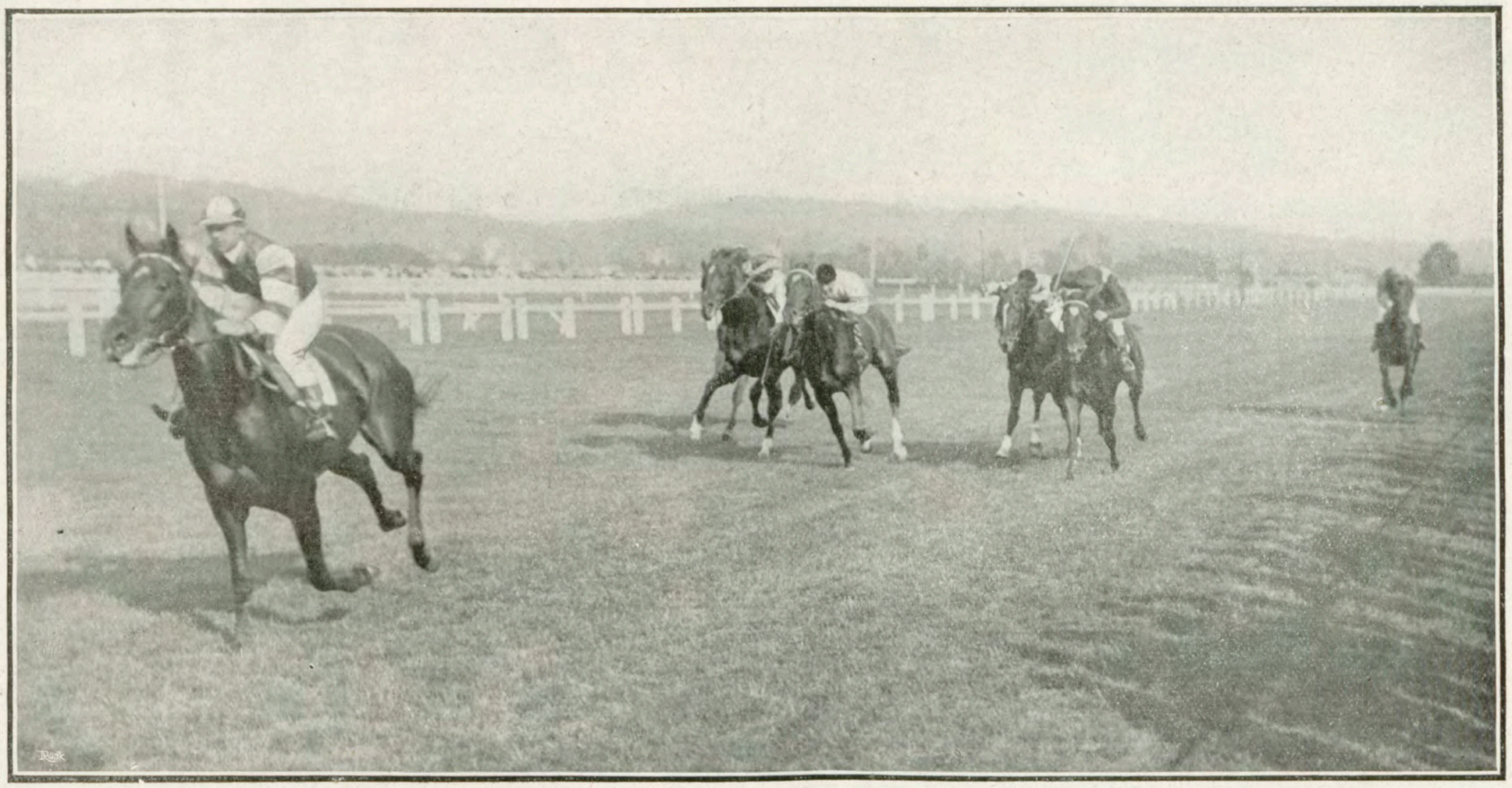
Dimanche 20 août. — Course à Buffalo — Joinville-le-Pont. — Courses de six heures en natation.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le *Lynx*, par Michel Corday et André Couvreur. Librairie Pierre Lafitte et Cie.

L'*Aile*, par Jean Richepin, de l'Académie Française. Librairie Pierre Lafitte et Cie.

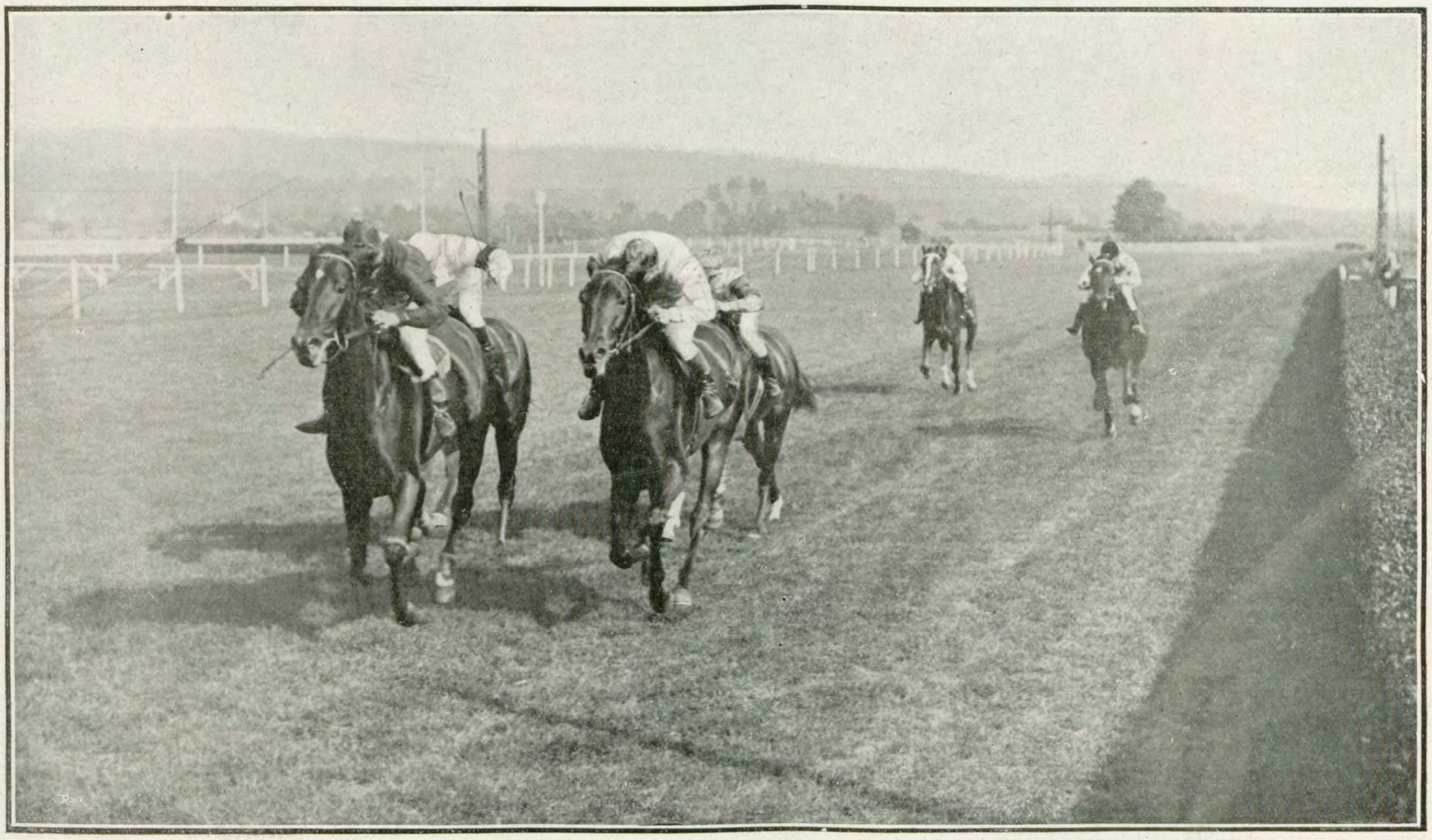
LES COURSES DE DEAUVILLE



Shannon Zenith II Gilles de Rais African King Permanent

Le Prix de Villiers (1.000 mètres, 5.000 francs). — Deauville, 9 Août.

Shannon, qui s'était déjà fait remarquer dans le Prix d'Essai des Poulains, et revenait d'Ostende, où il avait fait très bonne impression, à confirmé son excellente forme. Après s'être laissé distancer par Gilles de Rais et Royal Marine, il revenait au coude et l'emportait facilement de trois longueurs devant Permanent qui battait de peu Gilles de Rais et Zénith II.

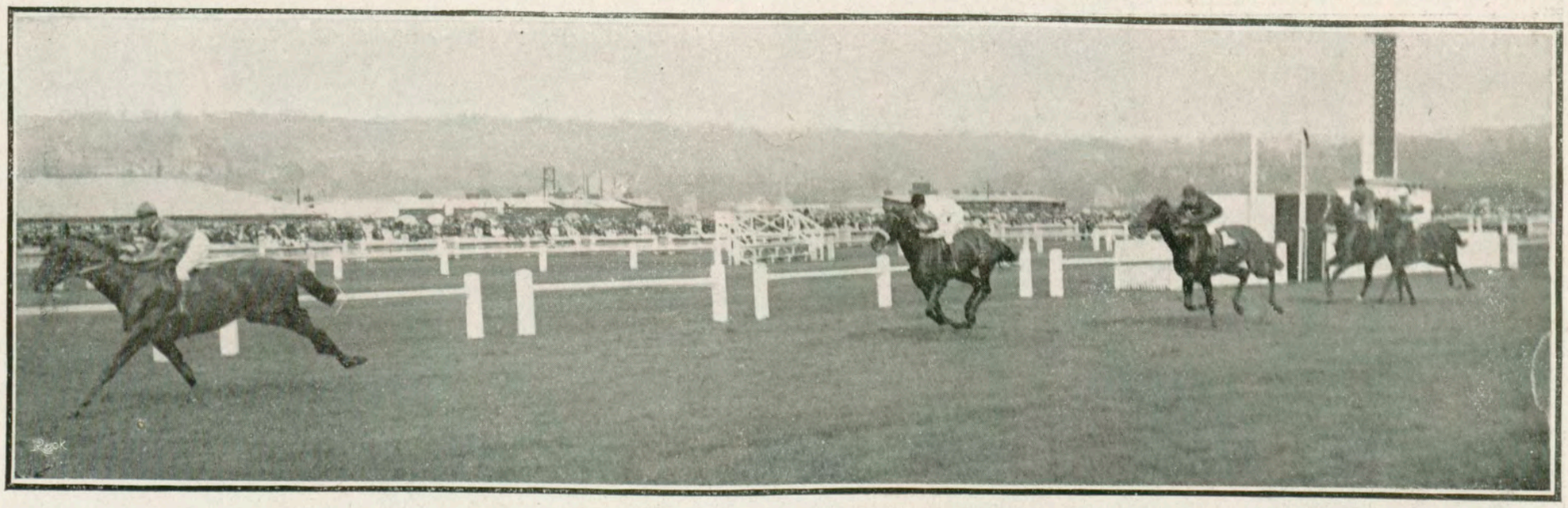


Faverolle Canadienne Pyrrha Toscana Grappe d'Or La Palmpolaise

Le Prix de Honfleur (1.000 mètres, 5.000 francs). — Deauville, 9 Août.

Dès le départ, Faverolle prenait la tête avec Pyrrha, Canadienne suivait; au coude, Faverolle se détachait et gagnait facilement malgré les efforts de Canadienne. Course gagnée très facilement et qui montre que la pouliche de M. Pellerin est en excellente forme.

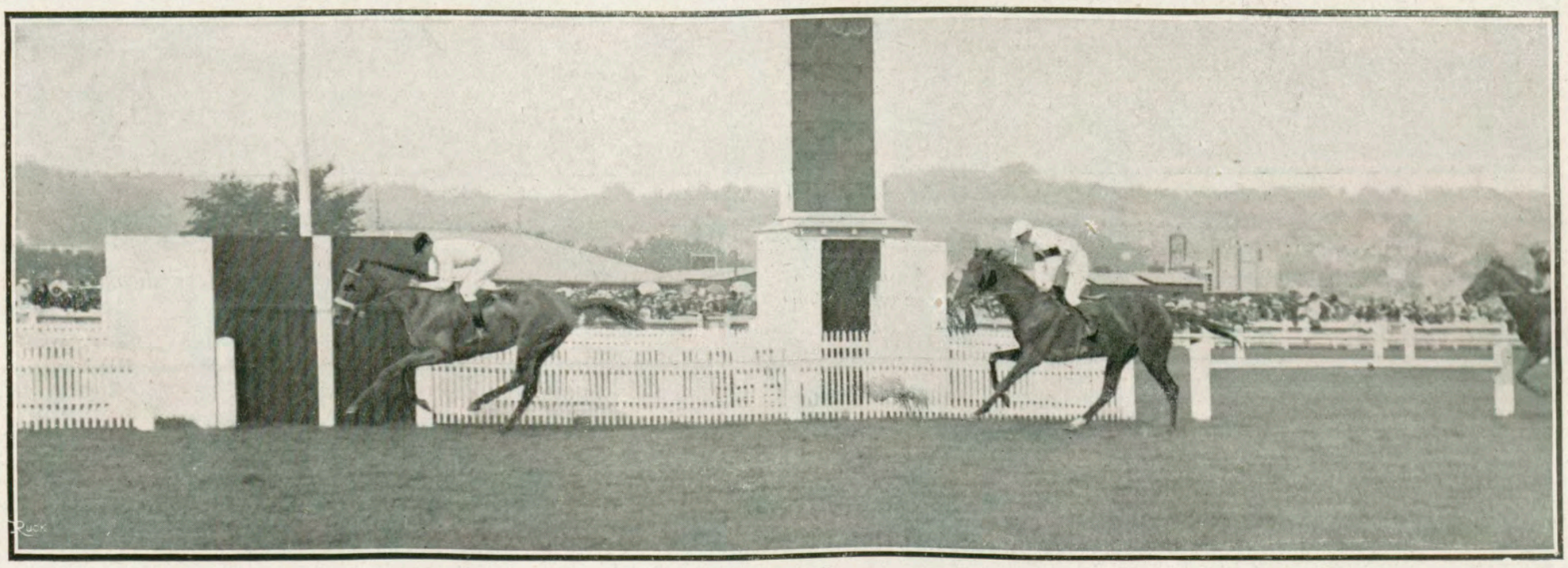
LES COURSES DE DEAUVILLE



Hâvre La Française Le Loup Grand Seigneur Reinhart

Le Prix Florian de Kergorlay (40.000 francs, 3.400 mètres). Deauville 13 août. — Un passage.

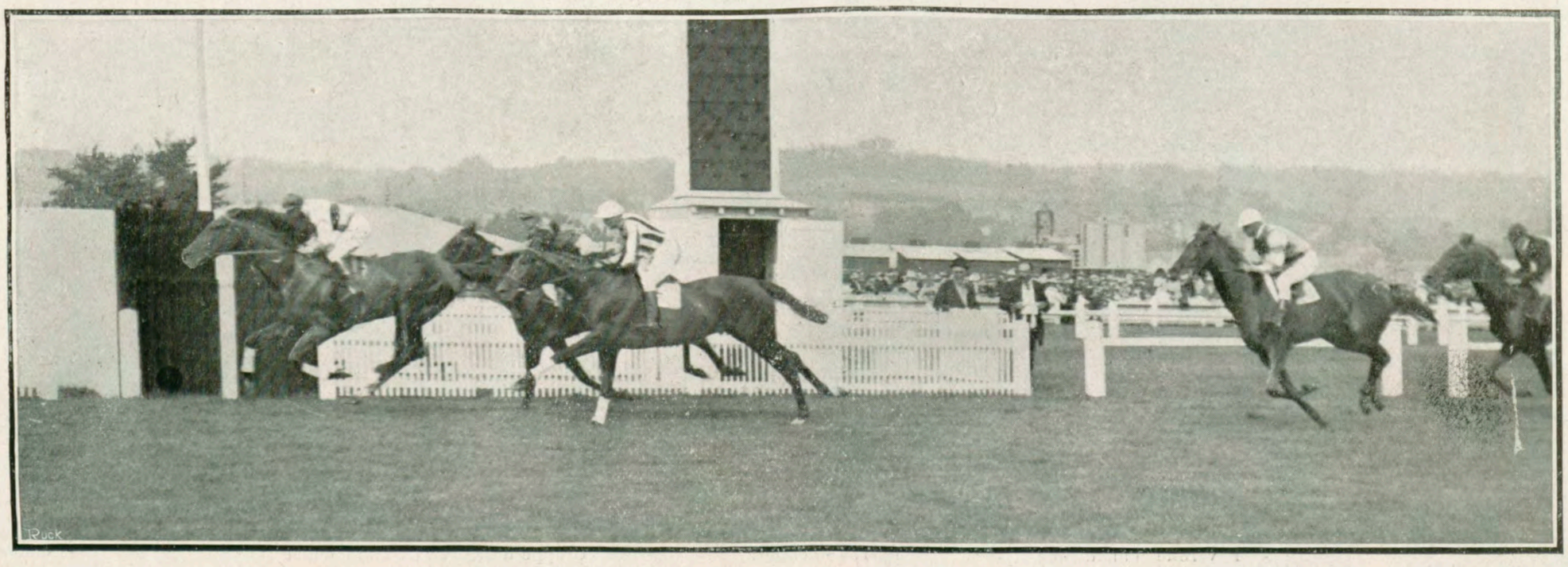
La sécheresse du terrain ayant amené la défection d'As d'Atout, la course ne pouvait échapper à La Française que G. Cunnington senior avait amenée en excellente condition, et qui s'est contentée de suivre le train mené par Hâvre.



La Française Reinhart Hâvre

Le Prix Florian de Kergorlay. — L'arrivée.

La pouliche de M. Aumont s'est détachée à l'entrée de la ligne droite et Ch. Childs l'a amenée au poteau comme il a voulu. Reinhart n'a pu faire mieux qu'il n'avait fait contre Basse Pointe.



Percy Yvette Cavallo Ronde de Nuit Montry

Le Prix de Victot (10.000 francs, 2.000 mètres). Deauville, 13 août. — L'arrivée.

Cavallo, qu'on n'avait pas vu depuis le Grand Prix, paraissait galoper au-dessus de ses adversaires, quand il était coupé par Frère de Roi. Percy passait en tête et l'emportait. Yvette battait Cavallo d'une courte tête.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Charles Guyot.